

Міністерство освіти і науки, молоді та спорту України
Державний вищий навчальний заклад
Переяслав-Хмельницький державний педагогічний університет
імені Григорія Сковороди

На правах рукопису

Кривопішин Олексій Мефодійович

УДК 94:625.1(477)«18»

**ПІВДЕННО – ЗАХІДНІ ЗАЛІЗНИЦІ НА ТЕРЕНАХ УКРАЇНИ В
ДРУГІЙ ПОЛОВИНІ ХІХ СТОЛІТТЯ: ДОСВІД АКЦІОНУВАННЯ
І СТРУКТУРНИХ ПЕРЕТВОРЕНЬ**

Спеціальність 07.00.01 – історія України

Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора
історичних наук

Науковий консультант
Коцур Віктор Петрович
доктор історичних наук,
професор

Переяслав-Хмельницький – 2012

ЗМІСТ

ВСТУП	7
РОЗДІЛ 1	
ІСТОРИОГРАФІЯ, ДЖЕРЕЛЬНА БАЗА ТА	
МЕТОДОЛОГІЯ ДОСЛІДЖЕННЯ.....	
1.1. Історіографія проблеми	14
1.2. Джерельна база дослідження	32
1.3. Теоретико-методологічні засади дослідження	36
Висновки до розділу 1	42
РОЗДІЛ 2	
СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНІ ТА ВІЙСЬКОВО-ПОЛІТИЧНІ	
ПЕРЕДУМОВИ БУДІВНИЦТВА ПІВДЕННО – ЗАХІДНИХ	
ЗАЛІЗНИЦЬ	
2.1. Виклики часу і формування мережі Південно-Західних залізниць Російської імперії в другій половині ХІХ ст.	44
2.2. Стратегічне значення Києва у будівництві первинної мережі залізниць на території України	58
2.3. Формування джерел фінансування залізничного будівництва на території України	67
2.4. Влада й акціонери в будівництві первинної мережі залізниць	81
Висновки до розділу 2	92

РОЗДІЛ 3

БУДІВНИЦТВО ПЕРШОЇ ЧЕРГИ ПІВДЕННО – ЗАХІДНИХ ЗАЛІЗНИЦЬ РОСІЙСЬКОЇ ІМПЕРІЇ І ФОРМУВАННЯ ІНВЕСТИЦІЙНОГО КЛІМАТУ ДЛЯ ПОДАЛЬШОГО РОЗГОРТАННЯ ЕКОНОМІЧНИХ ПРОЕКТІВ	95
3.1. Будівництво Одесько-Балтської залізниці та Російське товариство пароплавства і торгівлі (РТПТ)	95
3.2. Транспортне з'єднання центрального і південного регіонів Київсько-Балтською залізницею	110
3.3. Військово-політична та фінансово-економічна необхідність будівництва Київсько-Брестської залізниці	116
3.4. Брестсько-Граєвська залізниця – з'єднувальна ланка південно- західного краю Російської імперії зі Східною Пруссією: будівництво та функціонування в другій половині XIX ст.....	134
Висновки до розділу 3	142

РОЗДІЛ 4

РЕФОРМУВАННЯ ТА ПОДАЛЬШИЙ РОЗВИТОК ПІВДЕННО – ЗАХІДНИХ ЗАЛІЗНИЦЬ	146
4.1. Передумови будівництва та функціонування військової Бендеро-Галацької залізниці в другій половині XIX століття.	146
4.2. Фінансово-економічні особливості будівництва й експлуатації Курсько-Київської залізниці (друга половина XIX ст.)	160
4.3. Побудова моста через Дніпро (міст Струве) на Курсько- Київській залізниці	176
4.4. Будівництво й умови експлуатації Фастівської залізниці у другій половині XIX століття.	183
Висновки до розділу 4.....	195

РОЗДІЛ 5

СТВОРЕННЯ ТА ФУНКЦІОНУВАННЯ АКЦІОНЕРНИХ ПІВДЕННО – ЗАХІДНИХ ЗАЛІЗНИЦЬ – ВИРІШАЛЬНИЙ ФАКТОР ЕКОНОМІЧНОГО ЗРОСТАННЯ НА ТЕРЕНІ УКРАЇНИ В СКЛАДІ РОСІЙСЬКОЇ ІМПЕРІЇ198

5.1. Об'єднання

Київсько-Брестської, Брестсько-Граєвської та Одеської залізниць в акціонерне товариство198

5.2. Створення акціонерних Південно-Західних залізниць

і оптимізація управлінських структур на залізничному транспорті205

5.3. Безпека руху на перших вітчизняних залізницях

у другій половині XIX ст.215

5.4. Розв'язання соціальних і кадрових питань

на залізничному транспорті232

Висновки до розділу 5253

РОЗДІЛ 6

РОЗВИТОК МАТЕРІАЛЬНО – ТЕХНІЧНОЇ БАЗИ

АКЦІОНЕРНИХ ПІВДЕННО – ЗАХІДНИХ ЗАЛІЗНИЦЬ.....257

6.1. Становлення та розвиток служби руху257

6.2. Значення колійного господарства в розбудові і функціонуванні залізниці та її інфраструктури272

6.3. Розвиток паровозного господарства в умовах

науково-технічної модернізації залізничного транспорту287

6.4. Створення вітчизняного вагонного парку300

Висновки до розділу 6311

РОЗДІЛ 7

ФІНАНСОВО – ЕКОНОМІЧНИЙ І СОЦІАЛЬНИЙ ВПЛИВ ПІВДЕННО – ЗАХІДНИХ ЗАЛІЗНИЦЬ НА ПІДНЕСЕННЯ СІЛЬСЬКОГО ГОСПОДАРСТВА І ПРОМИСЛОВОГО

ВИРОБНИЦТВА НА ТЕРЕНІ УКРАЇНИ	313
7.1. Розвиток інфраструктури Південно-Західних залізниць та її значення для створення промислових і сільськогосподарських підприємств регіону.....	313
7.2. Економічний вплив залізниць на розвиток цукробурякового Виробництва в Київській, Подільській і Волинській губерніях	321
7.3. Фінансово-економічна взаємодія Південно-Західних акціонерних залізниць і спиртопереробної та тютюнової промисловості наприкінці ХІХ ст.	331
7.4. Вплив Південно-Західних залізниць на розвиток легкої промисловості та вівчарства	343
Висновки до розділу 7.....	360

РОЗДІЛ 8

ЗАВЕРШАЛЬНИЙ ЕТАП ДІЯЛЬНОСТІ АКЦІОНЕРНИХ ПІВДЕННО – ЗАХІДНИХ ЗАЛІЗНИЦЬ ТА ЇХ ПОДАЛЬШЕ ОДЕРЖАВЛЕННЯ

.....	364
8.1. Тарифні угоди та «тарифні війни» залізниць	364
8.2. Фінансово-економічна необхідність організаційно-структурних перетворень у залізничній галузі Російської імперії у другій половині ХІХ ст.	393
8.3. Державне регулювання і приватний капітал. Одержавлення Південно-Західних залізниць	409
Висновки до розділу 8.....	424

Висновки	428
Використана література	441
Додатки	483

ВСТУП

Актуальність теми. На початку XXI ст. Україна зіткнулася з комплексом небачених раніше проблем, що стали серйозними викликами її економіці і суспільству. Геополітичні зрушення, посилення процесів боротьби за ринки, розгортання науково-технологічних, інноваційних перегонів, енергетична, продовольча і демографічні кризи потребують надійного наукового передбачення, довготривалого прогнозування економічних, політичних, соціальних процесів та врахування історичного досвіду минулого.

Будівництво мережі залізниць у другій половині XIX ст. на терені України було своєчасною відповіддю держави на виклики часу. Розвиток залізничного транспорту став поворотним пунктом у новітній історії, початком формування індустріального суспільства, провідною умовою його модернізації. Формування залізничної мережі надало динаміки соціально-економічному розвитку регіонів України, прискорювало зростання металургії і машинобудування, сільського господарства, створення соціальної інфраструктури, впливало на формування внутрішнього ринку та розширення експортних можливостей країни.

Досвід будівництва і функціонування Південно-Західних залізниць актуальний і під кутом зору об'єктивного аналізу сучасного стану залізничного транспорту, прогнозування перспектив його подальшого розвитку, уникнення помилок минулих етапів становлення і структурних перетворень.

Особливу актуальність на тлі сучасних реформ на залізничному транспорті становить досвід структурних перетворень та акціонування Південно-Західних залізниць у другій половині XIX ст., а також їх одержавлення в 1895 р.

Актуальність дослідження зумовлюється назрілою потребою подолання існуючої сьогодні міждисциплінарної розрізненості наукових розвідок з історії України, науки і техніки, технічних наук, які сформувалися у великий історіографічний масив.

Історико-культурологічний аналіз генези Південно-Західної залізниці та її соціокультурного впливу на розвиток окремих регіонів, міст і селищ актуальний і під кутом зору вивчення регіональних аспектів історії, мікроісторії та інтелектуальної біографістики, що дозволяє всебічно розкрити найпомітніше явище соціально-економічного і політичного життя другої половини ХІХ ст. – формування залізничної мережі на терені України.

Досліджувана проблема розглядається під кутом зору людиновимірності соціально-економічних процесів другої половини ХІХ ст., пов'язаних із будівництвом стратегічних залізничних магістралей, що дозволило розкрити визначальну роль непересічних інженерів, організаторів виробництва, вчених у розв'язанні наймасштабніших транспортних проектів ХІХ ст. Зібраний і узагальнений матеріал про видатні постаті залізничної галузі слугує прикладом служіння народу, моральним взірцем для наслідування сучасному молодому поколінню залізничників.

Зв'язок роботи з науковими програмами та темами. Дисертацію виконано в рамках планових тем кафедри історії та культури України ДВНЗ «Переяслав-Хмельницький державний педагогічний університет імені Григорія Сковороди» «Становлення та розвиток залізничного транспорту на теренах України у другій половині ХІХ – на початку ХХ ст.: соціально-економічні та антропологічні виміри» (номер державної реєстрації 0112U005874) «Людинознавча історія як ключовий дидактичний фактор сучасної історичної освіти у ВНЗ» (номер державної реєстрації 011U002942) та «Історія природознавства Київщини: біографії і події ХVІІІ-ХІХ ст.» (номер державної реєстрації 017U002971).

Мета роботи полягає в комплексному дослідженні найважливіших етапів становлення і розвитку Південно-Західної залізниці на терені України в другій половині ХІХ ст. на тлі соціально-економічних, військово-політичних викликів часу. Досягнення задекларованої мети передбачає вирішення наступних дослідницьких завдань:

- визначити ступінь розробленості досліджуваної проблематики в науковому історичному дискурсі;

- проаналізувати джерельну базу з історії Південно-Західної залізниці другої половини XIX ст.; сформувані адекватні меті теоретико-методологічні засади та науково-аналітичний інструментарій;
- розкрити соціально-економічні та військово-політичні передумови будівництва Південно-Західних залізниць в другій половині XIX ст.;
- показати стратегічні напрями перспективного комплексного розвитку залізничної мережі в другій половині XIX ст.;
- відслідкувати найважливіші складові політики уряду по диверсифікації джерел фінансування будівництва залізниць на теренах України;
- під кутом зору взаємовпливу і взаємозумовленості розглянути будівництво стратегічних залізниць і розвиток промисловості та сільського господарства на терені України в другій половині XIX ст.;
- виявити визначальні чинники об'єднання Київсько-Брестської, Брестсько-Граєвської та Одеської залізниць в акціонерне товариство «Південно-Західні залізниці»;
- показати організаційно-управлінський внесок С.Ю. Вітте в розбудову та модернізацію акціонерних «Південно-Західні залізниці»;
- подати якісно-кількісну характеристику матеріально-технічної бази акціонерних «Південно-Західних залізниць» та їх позиціонування на світовому ринку в другій половині XIX ст.;
- розглянути стан безпеки руху на залізничному транспорті через призму розв'язання соціальних проблем перевізників і підвищення їхнього фахового та освітнього рівня;
- з'ясувати визначальні чинники організаційно-структурних перетворень на залізничному транспорті наприкінці XIX ст. та одержавлення Південно-Західних залізниць.

Об'єктом дослідження виступають Південно-Західні залізниці в соціально-економічному, соціокультурному та антропологічному вимірах другої половини XIX ст.

Предметом дослідження є соціально-економічні, військово-політичні чинники розвитку залізничного транспорту; джерела фінансування та інвестиційна урядова політика; нормативно-правові та організаційні засади функціонування доріг стратегічного та місцевого значення; визначальні фактори впливу залізниць на розвиток промислового і аграрного сегментів економіки; пошук ефективних форм організації функціонування магістральних перевезень; людиновимірність технічних та економічних досягнень Південно-Західних залізниць.

Хронологічні межі дослідження окреслені періодом, де нижня межа 1862 р. є початком будівництва Південно-Західних залізниць, а верхня – 1895 р., час одержавлення акціонерних товариств.

Географічні межі дослідження охоплюють територію сучасних областей України: Вінницької, Волинської, Житомирської, Київської, Кіровоградської, Одеської, Полтавської, Ровенської, Хмельницької, Черкаської, Чернігівської та частково республік Беларусь та Молдови.

Методи дослідження. Теоретико-методологічні засади дисертаційного дослідження ґрунтуються на фундаментальних теоретичних розробках щодо ключових методів та принципів науково-теоретичного пізнання, специфіки впливу соціально-економічних, політичних, соціокультурних чинників на становлення гуманітарної думки. Комплексний і міждисциплінарний характер роботи зумовив необхідність інтелектуального структурно-типологічного пошуку з урахуванням гносеологічних вимог поліперспективності, інтеркультурності, рефлексивності та інтегративності. Синтез означених методологічних чинників уможливив вирішення обраних дослідницьких завдань.

У дисертації використано комплекс методів, серед яких, насамперед, слід назвати порівняльно-історичний, історико-ретроспективний, проблемно-хронологічний, метод історичної періодизації та ін.

Наукова новизна одержаних результатів окреслюється такими положеннями:

уперше на основі синтезу сучасних методів дослідження здійснено історіографічний аналіз літератури другої половини ХІХ ст., радянської і сучасної (з 1991 р.), яка так чи інакше розкриває історію Південно-Західної залізниці;

- будівництво і функціонування Південно-Західної залізниці розглядається як важливе соціально-економічне, соціокультурне, науково-технічне явище другої половини ХІХ ст., яке, з одного боку впливало на різні сфери суспільного життя, а з іншого – саме розвивалося і змінювалося під впливом політичних, юридичних, фінансових та освітніх чинників епохи;

- вперше у вітчизняній історіографії комплексно досліджується матеріально-технічна база Південно-Західної залізниці, будівництво мережі магістральних залізниць, мостових переходів, освітньо-кваліфікаційного рівня залізничників другої половини ХІХ ст., розкриваються особливості налагодження вітчизняного виробництва паровозів та вагонів, формування на транспорті підрозділів по ремонту і обслуговуванню рухомого складу;

- *удосконалено* понятійний апарат з історії Південно-Західної залізниці ХІХ ст., доповнено й уточнено інформацію про Одесько-Балтську, Київсько-Брестську, Брестсько-Граєвську, Курсько-Київську, Бендеро-Галицьку та інші залізниці, їх будівництво та експлуатацію; з'ясовано науково-технічний внесок видатних вітчизняних учених-інженерів у модернізацію залізничного транспорту, висвітлено інтелектуальний простір технічної інтелігенції на перехресті епох;

- *набув подальшого розвитку* науковий дискурс стосовно диверсифікації джерел фінансування, як вирішального чинника, розв'язання масштабних стратегічних, соціально-економічних проектів, ролі державного регулювання в умовах розвитку капіталістичної економіки та визначального впливу обдарованого управлінця-менеджера на хід структурних перетворень у різних сферах господарської діяльності, зокрема на залізничному транспорті.

Практичне значення одержаних результатів дослідження зумовлене комплексним міждисциплінарним характером дисертаційного дослідження і полягає в тому, що до наукового обігу введено низку важливих джерел і теоретич-

них положень, які ще не були предметом розгляду у вітчизняній історичній науці. Отримані результати та висновки можуть ефективно використовуватися для написання робіт узагальнюючого характеру, монографій, підручників, навчальних посібників з історії України, науки і техніки, галузевої історії транспорту для створення довідкових та енциклопедичних видань. Концептуально-теоретичні напрацювання, здобуті дисертантом, можуть слугувати підґрунтям для розробки й викладання спеціалізованих курсів у профільних вищих навчальних закладах нашої держави.

Особистий внесок здобувача. Дисертаційне дослідження є самостійною науковою працею, де на підставі ґрунтовного міждисциплінарного осмислення, ретельного компаративного аналізу й комплексної історико-наукової інтерпретації великого масиву джерел розроблено і викладено власні авторські концепції, ідеї та висновки щодо задекларованої проблематики.

Апробація результатів дослідження. Результати дослідження оприлюднено на 15 науково-практичних конференціях, зокрема: I Всеукраїнській науково-практичній інтернет-конференції «Український науково-інтелектуальний простір: реалії та перспективи розвитку» (м. Переяслав-Хмельницький, 20-30 квітня 2009 р.); Всеукраїнській науково-практичній інтернет-конференції «Проблеми та перспективи розвитку української науки на початку III тисячоліття» (м. Переяслав-Хмельницький, 14-16 грудня 2009 р.); II Всеукраїнській науково-практичній інтернет-конференції «Український науково-інтелектуальний простір: реалії та перспективи розвитку» (м. Переяслав-Хмельницький, 28-30 квітня 2010 р.); II Всеукраїнській науково-практичній інтернет-конференції «Проблеми та перспективи розвитку української науки на початку III тисячоліття» (м. Переяслав-Хмельницький, 14-16 грудня 2010 р.); I Всеукраїнській науково-практичній інтернет-конференції «Вітчизняна наука: сучасний стан, актуальні проблеми та перспективи розвитку» (м. Переяслав-Хмельницький, 29-31 жовтня 2011 р.); Міжнародній науково-практичній конференції «Сучасні здоров'язбережні технології в загальноосвітніх та вищих навчальних закладах: стан,

проблеми та перспективи» (м. Переяслав-Хмельницький, 20-21 вересня 2012 р.); VII Міжнародній науковій конференції «Переяславська земля та її місце в розвитку української нації, державності та культури» (м. Переяслав-Хмельницький, 18-19 квітня 2012 р.); Всеукраїнській науково-практичній конференції «Кірпічовські читання з історії науки і техніки» (м. Харків, 14 листопада 2012 р.); VII Міжнародній науковій конференції «Знаки питання в історії» (м. Ніжин, 5-6 квітня 2012 р.); IV Всеукраїнській науково-практичній інтернет-конференції «Український науково-інтелектуальний простір: реалії та перспективи розвитку» (м. Переяслав-Хмельницький, 28-30 квітня 2012 р.); IV Міжнародній науково-практичній інтернет-конференції (м. Переяслав-Хмельницький, 29 вересня-1 жовтня 2012 р.); V Міжнародній науково-практичній інтернет-конференції «Проблеми та перспективи розвитку науки на початку третього тисячоліття у країнах СНД» (м. Переяслав-Хмельницький, 17-19 листопада 2012 р.); Всеукраїнській науково-практичній конференції (м. Маріуполь, 23 листопада 2012 р.); Всеукраїнській науковій конференції «Історія повсякденності: теорія та практика» (м. Переяслав-Хмельницький, 5-6 жовтня 2012 р.); II Міжнародній інтернет-конференції для молодих учених «Глухівські наукові читання – 2012» (м. Глухів, 15-17 листопада 2012 р.).

Публікації. Основні положення, теоретичні узагальнення й висновки дослідження знайшли відображення в одній одноосібній, чотирьох колективних монографіях, двадцяти статтях у фахових наукових виданнях, затверджених ДАК України й чотирнадцяти публікаціях в інших наукових збірниках.

Структура дисертації зумовлена метою, завданнями й загальною логікою викладу основних положень роботи. Дисертація складається зі вступу, восьми розділів, висновків, списку використаних джерел і літератури (379 позицій), додатків (38 таблиць і 1 рисунка). Повний обсяг дисертації становить 572 сторінок, з яких 440 сторінок основного тексту.

РОЗДІЛ 1

ІСТОРИОГРАФІЯ, ДжЕРЕЛЬНА БАЗА ТА МЕТОДОЛОГІЯ ДОСЛІДЖЕННЯ

1.1. Історіографія проблеми

Історія появи перших залізниць на українських землях у другій половині XIX ст. має свою особливість. У цей період територію України, на дві нерівні частини, розділяв кордон між двома імперіями – Російською та Австро-Угорською. Уся Правобережна Україна увійшла до складу Російської імперії, яка контролювала 80 % українських земель. Інші землі належали монархії Габсбургів. Урядами обох держав українські землі вважались органічною їх складовою й сприймалися як провінційні окраїни.

У 1829 році була відкрита перша у світі парова залізниця, що з'єднала Ліверпуль із Манчестером. Зародившись в Англії, залізниці стали швидко поширюватися по усьому світу. Навіть під Севастополем, під час Кримської війни у 1855 р., англійцями було побудовано 23 км. рейкових шляхів військово-стратегічного призначення. Закордонний досвід став підставою до будівництва першої в царській Росії залізничної лінії загального користування – Царскосільської залізниці, проект якої був затверджений Указом Миколи I від 15 квітня 1836 р. [72]. Її будівництво почалося 1 травня 1836 р. акціонерним товариством під керівництвом відомого фахівця в даній області, австрійського інженера, професори Віденського політехнічного інституту Ф. Герстнера. В 1837 р. вона була відкрита для руху. У 1848 р. відкрито рух по Варшавсько-Віденській залізниці, в 1851р. по Санкт-Петербурго-Московській і починається будівництво Санкт-Петербурго-Варшавської.

Початок широкого залізничного будівництва в царській Росії було покладено указом від 26 січня 1857 року. Указом передбачалось залізничними лініями, що

пройдуть по 26 губерніях, з'єднати три столиці імперії (С. Петербург, Москву і Київ) із центральними районами країни, балтійськими й малоросійськими портами, із західним сухопутним кордоном: отже, в перспективному плані залізничного будівництва сталевими магістралями забезпечувався і південний-захід європейської Росії, де швидкими темпами розвивалось сільськогосподарське виробництво, орієнтоване на експорт і внутрішні ринки [142].

Із будівництвом залізниць одна із найважливіших хлібородних територій України – південно-західний край - одержала можливість цілорічного вивозу сільськогосподарської продукції та сировини, увійшла до числа найважливіших транзитних районів. Це значно підвищило статус регіону в соціально-економічному й воєнно-стратегічному відносінах. У той же час, історія будівництва та розвитку залізниць південно-західного краю Російської імперії практично не освітлена в науковій і науково-популярній літературі.

Під кутом зору нагромадження історичних знань, зміни наукових ідей і парадигм пропонуємо виділити три історіографічних періоди історії Південно-Західних залізниць другої половини XIX ст.: I – друга половина XIX ст. – 1917 р.; II – 1917-1980-ті рр.; III – сучасний, з 1991 р.

У першому історіографічному періоді розкриваються передумови, основні етапи, проблеми та труднощі будівництва вітчизняних стратегічних залізниць.

Так, відомий учений-залізничник, голова правління Південно-Західних залізниць І.С. Бліох початок будівництва вітчизняних залізниць розбив на три періоди: до Кримської війни – починань, коливань, недосвідченості, коли потреба у покритті Російської імперії залізничною мережею не була до кінця з'ясована; другий період – усвідомлення необхідності створення розгалуженої мережі залізниць, але дефіцит державного бюджету не дозволив швидко втілити в життя заплановані проекти; третій – досвідченості, економічних результатів і розвитку залізничного підприємництва в Росії

На теренах України активне залізничне будівництво почалося одночасно з початком промислового перевороту й виконувало роль стимулу індустріального

розвитку країни. Історія будівництва вітчизняних залізниць ще раз продемонструвала своєрідність економічної системи російського державного устрою, при якому комерційний прибуток не був головним показником успіху справи. Будівництво вітчизняних залізниць не завжди укладалось в рамки економічних категорій (вартість - якість - прибуток), оскільки значна частина ліній була вибудувана в довгочасних інтересах держави, і являла собою підприємства з довгостроковим інвестиційним циклом. Цією обставиною, певною мірою, пояснюється тривала неприбутковість вітчизняного залізничного господарства.

Відомий економіст, статистик і фінансист, голова правління Південно-Західних залізниць І.С. Бліох початкову стадію будівництва вітчизняних залізниць розподілив на три періоди: період до Кримської війни – починань, коливань, недосвідченості, коли користь і можливість покриття Російської імперії залізничною мережею не була з'ясована; другий період – коли встановилась повна свідомість необхідності створення значної залізничної мережі, але наповненість державного бюджету складало певні труднощі до швидкого виконання справи; третій період – період здобутої досвідченості, той період в якому позначились економічні результати і технічні особливості залізничного підприємництва в Росії [28].

Історичний досвід початкової стадії будівництва залізниць у другій половині XIX століття на теренах нашої Вітчизни є важливою складовою частиною соціально-економічної історії сучасної української держави. Необхідно зазначити, що саме в середині XIX століття велось активне залізничне будівництво, при цьому в науковій літературі аналізувався закордонний і перший вітчизняний досвід будівництва транспортних мереж. Серед перших дослідників залізничного транспорту були керівники Південно-Західних залізниць І.С. Бліох, І.О. Вишнеградський, згодом С.Ю. Вітте, Бородін О.П., Абрагамсон А.А., Малишевський Б. Х. та інші [2; 42;198].

І.С. Бліох автор більше десяти фундаментальних наукових праць з макроекономіки, залізничної статистики, фінансів, землекористування, демографії, найголовніші з яких: „Русские железные дороги относительно доходов и расходов экс-

плуатации, стоимости провоза и движения грузов” (1875 р.), – перша в Російській імперії наукова фахова праця з залізничної статистики; „Влияние железных дорог на экономическое состояние России” (1878 р.), яка була нагороджена золотою медаллю на Всесвітній виставці в Парижі, у тому ж, 1878 році. Включений до вченого Комітету міністерства фінансів Бліох випустив з друку дві актуальні наукові праці: „О взимании русскими железными дорогами провозных плат в металлической валюте” – 1877 рік та „Финансы России XIX столетия. История – статистика” – (1882 рік, 4 томи). Перша робота була написана за участю І.О. Вишеградського, який замінив Бліоха на посаді голови правління Південно-Західних залізниць в майбутньому, до Вітте, міністр фінансів імперії. Відома ще одна праця І.Бліоха написана у творчому тандемі з І.Вишеградським „Труды комиссии назначенной съездом представителей русских железных дорог по вопросу создания железнодорожных пенсионных касс с 2-мя пояснительными, к этой брошюре, дополнениями” (СПб., 1875 р.). У більшості наукових праць, написаних І.Бліохом, завжди був присутній головний лейтмотив – вплив залізничного транспорту на економіку держави та пошук ефективних економічних методів щодо покращення управління процесом перевезень [25; 29; 30].

Будівництво залізниць багато в чому визначило економічний розвиток країни, адже створило попит на метал, вугілля, ліс і саме спорудження ліній у південно-західному краї відбувалося в кілька етапів, які відбили стрижневі економічні процеси ринкової модернізації країни. Будівництво залізниць супроводжувалося економічним ростом регіону, створювало робочі місця й тим самим змінило структуру суспільства. Залізниці сприяли появі нових галузей виробництва, промислових районів, розширенню внутрішньої й зовнішньої торгівлі, розвитку банківської системи, створенню й розвитку паливно-енергетичної бази Донецького вугільного басейну. Окремі дослідники вважали, що поштовхом до появи залізниць на території сучасної України було не питання хлібного експорту, а розвиток кам'яновугільної промисловості. На наш погляд, така думка є безпідставною – адже тільки незначна кількість вугілля споживається на місці,

особливо якщо навколо копалень немає розвиненої промисловості. Історик української гірничої промисловості П.І. Фомін, вважає, що за відсутності залізниць ринок споживання кам'яного вугілля був обмежений: без збуту збільшення видобутку було неможливе [27; 50; 204; 347].

Науково-дослідницька діяльність у сфері залізничного транспорту до 1870-х років була сконцентрована на питаннях проектування та будівництва залізниць, а також організації експлуатаційної роботи. До проміжного варіанту досліджень зазначеної теми, що включають у себе господарсько-практичні й мемуарні аспекти можна віднести роботи написані не стільки дослідниками, скільки очевидцями подій, активними учасниками залізничних товариств. Це праці О.О.Головачова, Георгієвського П.І., Верховського В.М., Радцига А.А., Добриніна Н.П., О.І.Чупрова [49; 71; 80; 94; 262; 364]. Серед наукових праць, в яких вперше було узагальнено історію розвитку залізничної мережі, в першу чергу необхідно зазначити праці В.М. Верховського. В своїх ґрунтовних дослідженнях він простежує історію будівництва залізничної мережі до 1897 року, аналізує особливості створення залізниць в різних регіонах країни, фінансові аспекти будівництва. На роботи Верховського спирається більшість науковців, що вивчають історію залізничного будівництва в Російській імперії. О. Головачов в своїх працях звернув увагу на зростання залізничного будівництва, його праці насичені статистичними даними.

В працях П. Георгієвського – відомого статистика, професора політичної економії, автора фундаментальних робіт з теорії політичної економії, економіки залізничного транспорту і світової хлібної торгівлі, що певний час працював у статистичному відділі міністерства шляхів сполучень представлені статистичні дані із питань хлібної торгівлі, залізничного будівництва, а також розглядались питання в області фінансів, у т.ч. про взаємовідношення державних фінансів і приватних залізничних товариств. На думку Георгієвського із усієї мережі приватних залізниць створених за часів Олександра II, 62% до підприємницької діяльності жодних відносин не мають – це казенні залізниці, віддані в приватну

оренду. При цьому уряд гарантував орендарям мінімальний 5%-й дохід на акціонерний капітал. Так або інакше державна гарантія поширювалась на акціонерні капітали ще 34% приватних залізниць. І тільки 4% із усіх російських залізниць дослідник кваліфікував як приватні підприємства, де акціонери несли майнову відповідальність у випадку невдалої комерційної діяльності.

Серед дослідників О.Чупров перший зайнявся тим, що його сучасники називали економічною наукою залізничного транспорту. В 1875 році він захистив магістерську дисертацію «Железнодорожное хозяйство. Его экономические особенности и его отношение к интересам страны». Другий том цієї праці під назвою «Условия, определяющие движение и сборы по железным дорогам, валовой доход и его факторы. Количество товарных грузов» успішно пройшов захист на докторську дисертацію в 1878 році. Публікація двохтомника відразу відвинула Чупрова в число авторитетних експертів, і він був запрошений у комісію графа Е. Баранова по дослідженню залізничної справи в Росії й до участі в розробці «Общего устава российских железных дорог». Його численні публікації в періодичній пресі по різних аспектах залізничної політики держави знайшли відображення в збірнику наукових праць «Из прошлого русских железных дорог: статьи 1874 - 1895 гг.». Автор активно виступав за державне втручання в сферу залізничного транспорту. У першій статті «О способах государственного вмешательства в железнодорожные тарифы» (1887 р.). О.Чупров виражав упевненість у тому, що підпорядкування державному контролю залізничних тарифів закордонного сполучення «являє собою перший крок на шляху державного втручання в тарифну справу, за яким рано або пізно підуть інші кроки». Ідеї О.І. Чупрова мали велике науково-практичне значення.

Спочатку залізниці будувалися в основному на приватні кошти, але під урядові гарантії прибутковості із широким залученням можливостей іноземного капіталу – тобто, казенні замовлення на будівництво залізниць перетворювалися в безоплатні субсидії. Поступово в залізничне будівництво уряд вкладав усе більше державних коштів, тим самим приватний капітал з'єднувався із державним.

Таким чином бурхливий розвиток залізниць перебував під захистом держави, що було причиною активного державного втручання в економіку в цілому. Дореволюційна історична наука приділяла багато уваги цим проблемам. Увага фахівців була зосереджена на трьох основних аспектах: державна політика в справі будівництва залізниць, фінансові відносини держави із залізничними компаніями, вплив залізничного транспорту на економічне і воєнно-стратегічне положення країни

Наукові пошуки в області будівництва перших залізниць дозволяють прослідкувати за історією будівництва залізниць у південно-західному краї Російської імперії, визначити політичні, військові й соціально-економічні наслідки залізничного будівництва на теренах України в другій половині XIX століття, адже залізничний транспорт із часу будівництва перших магістралей незмінно перебував у сфері інтересів держави. Уряд країни визначав напрямку будівництва залізниць, брало участь у розподілі замовлень на рухомий склад, елементи верхньої будови колії, мостове полотно, пролітні будови мостів і прагнуло впливати на тарифну політику акціонерних залізничних суспільств. Необхідно зауважити, що роботи сучасників найбільше повно демонструють реальну ситуацію, дають цікавий і багатогранний погляд очевидців на події. Досить повною, систематизованою роботою з теми дослідження є чотирьохтомник укладачем якого був начальник відділення канцелярії Комітету міністрів Кислінський, редактором - керуючий справами Комітету міністрів Куломзін [128]. У книзі розглядається історія розвитку залізничних мереж по документах архіву Комітету Міністрів. Основний акцент роботи спрямований на аналіз залізничної політики держави й виявлення прорахунків керівництва залізничного відомства. В 3 і 4 томах розглядається історія залізничної справи в Росії з 1881 по 1902 рік: викуп у казну приватних залізничних ліній, залізничне будівництво в 1881-1902 рр., історичний нарис найголовніших заходів прийнятих урядом з метою запровадження в царській Росії виготовлення рейок, рухомого складу, вплив залізниць на стан головних галузей народного господарства та ін. Це була перша спроба узагальнити історію створення вітчизня-

них залізниць – видання відображає історію залізничного будівництва з 30-х рр. XIX ст. до початку XX ст.

Ще один твір джерелами для видання якого були архівні документи вже Міністерства шляхів сполучення – «Краткий исторический очерк развития и деятельности Ведомства путей сообщения за сто лет его существования (1798-1898 гг.)» виданий до 100-річчя Відомства Шляхів Сполучення. У цій праці представлено огляд основним тенденціям транспортного розвитку царської Росії в XIX столітті. У ній підтверджений ряд успіхів відомства в організаційній, проектувальній і будівельній діяльності. У виданні розглядаються питання впливу шляхів сполучення на економіку держави, розповідається про перетворення в самому відомстві і його керівниках. Книга була першим повноцінним історичним дослідженням з історії вітчизняних шляхів сполучення. Роботою над створенням нарису керував директор канцелярії Міністерства шляхів сполучення таємний радник А. С. Єрмолов [142].

Для широкого, всебічного дослідження положення залізниць, висвітлення різних сторін залізничної справи у 1876 р. була створена комісія графа Баранова. Комісією була зібрана й упорядкована значна кількість статистичних відомостей. У результаті роботи Комісії були детально вивчені питання, пов'язані з потребами в залізничному транспорті сільськогосподарського ринку, поміщицького господарства, фабрично-заводської й гірничодобувної промисловості, внутрішньої й зовнішньої торгівлі царської Росії. Усе це знайшло відбиття в опублікованих великих шеститомних працях Комісії [335].

Головне і найболючіше питання – про причини незадовільної роботи залізничного транспорту в країні й основних заходах для ліквідації цих причин Комісія не вирішила. У своїх численних доповідях до царя граф Є.Т. Баранов особливо підкреслював, що дослідження Комісії показали, що основна причина кризи російської залізничної мережі полягає в повній відсутності залізничного законодавства, що регулює відношення залізниць до відправників товару. На його думку, ні зміною складу правлінь, ні циркулярами й урядовими субсидіями не можна сутте-

во й ґрунтовно поправити справу, - «потрібно видати залізничний закон», тобто Статут залізниць.

Історія будівництва, розвитку та експлуатаційної діяльності, адміністративна організація Південно-Західних залізниць представлена в «Иллюстрированному путеводителю» по них за 1899 рік. Історичний матеріал викладений у цьому виданні дозволяє вважати його не тільки довідковим виданням, але й дослідженням зі стану промисловості й сільського господарства в Південно-Західному краї царської Росії. «Иллюстрированный путеводитель» витримав два видання.

Наприкінці 1891 року управління Південно-Західних залізниць опікуючись про збільшення перевезень по своїй мережі й природно збільшенням прибутковості, доручило комерційному агенту, інженеру К.О. Завадському зайнятися вивченням регіону доріг з метою проектування мережі під'їзних колій. Зібраний матеріал, після необхідного угруповання й систематизації виявився настільки цікавим не тільки в плані будівництва під'їзних колій, але й у комерційній експлуатації доріг і дозволив скласти повну картину економічного стану регіону тяжіння фабрично-заводської промисловості до ліній Південно-Західних залізниць. Управління залізниць вирішило систематизувати отримані відомості й видати їх окремими трьома випусками, справедливо вважаючи, що видані друковані матеріали будуть корисні для місцевих землевласників, заводчиків, промисловців і торговців, а також для осіб, що цікавляться регіоном Південно-Західних залізниць. Крім К.О. Завадського особисту участь при підготовці матеріалів до видання приймав комерційний агент П.Н. Андреев, автор цікавих історичних досліджень по історії будівництва та розвитку Південно-Західних залізниць [10; 339].

Привабливість залізничного будівництва для підприємців привела до «концесійної гарячки» і ажіотажу – значна кількість ініціаторів створення нових залізничних товариств намагались використовувати будівництво для власного збагачення. За 1861 – 1877 рр. було проведено близько 50 випусків державних позик і гарантованих урядом облігацій, а також акцій залізничних товариств. Їх реалізація принесла до казни 2,9 млрд. руб., причому 1,2 млрд. були отримані на

внутрішньому ринку. Відтепер, залізничне будівництво стає головною причиною збільшення урядового боргу. Уже в 1876 році майже половина російського боргу, тобто 1,8 млрд. рублів, була пов'язана із будівництвом залізниць [324].

До 1882 року російська періодична література по залізничній техніці була представлена одним «Журналом Министерства Путей Сообщения», який видавався в Петербурзі як орган міністерства шляхів сполучення й був одночасно науково-технічним виданням із широкою залізничною тематикою: публікував праці російських вчених в області механіки, будівництва, залізничного та водного транспорту. У зв'язку зі швидким розширенням залізничної мережі професійне життя вітчизняних залізниць вимагало незалежного технічного журналу, по публікаціях якого було б можливо відслідковувати успіхи в розвитку залізничної техніки й публікувати наукові праці вітчизняних інженерів-залізничників і результати їх практичних дослідів. Після утворення, в 1878 р., величезної мережі Південно-Західних залізниць центральне управління якими перебувало у Києві тут, після Петербургу й Москви на початку 80-х років XIX століття знаходилась значна кількість інженерів і техніків. Київ на теренах царської Росії став передовим центром інженерної діяльності.

Серед інженерів Південно-Західних залізниць у складі О.П. Бородіна (головного інженера служби рухомого складу й тяги), Демчинського М.А. (інженера служби руху), Гарисса Є.Г., Волкова Д.К., Лаубера Є.Є., Абрагамсона А.А. (інженери служби колії) виникла ідея видавати в Києві незалежний, приватний, позбавлений усяких комерційних цілей, щомісячник присвячений залізничній і будівельній техніці. У січні 1882 року вийшов перший номер «Інженера» за редакцією Демчинського, який згодом став відомим письменником і публіцистом. Видання журналу стало поштовхом до заснування ряду інших російських технічних журналів: «Железнодорожное Дело», «Зодчий», «Известия собрания инженеров путей сообщения», «Техник» та ін. Серед авторів журналу «Інженер» були відомі в технічному й особливо в залізничному світі імена – С.Ю. Вігте, О.П. Бородін, Андреев П.Н., М.С. Філоненко, Н. Лебединський, Н. Печковський, І. Рихтер та інші, що

публікували наукові статті в тому числі стосовно розвитку акціонерних Південно-Західних залізниць.

Починаючи із 1903 по 1917 рр. у Києві, управлінням залізниць, видавався часопис Південно-Західних залізниць «Вестник Юго-Западных железных дорог», щотижневий журнал без попередньої цензури. У різні часи його редагували, начальники залізниць або начальники служб: К. С. Немешаєв 1903-1906 рр.; С. К. Лямин 1903-1911 рр.; Ф. І. Шмидт 1906 р.; І. М. Хижняков 1907-1911 рр.; В. А. Штукенберг 1907-1912 рр.; В. П. Шмидт 1912-1916 рр.; А. В. Михайлов 1912-1914 рр.; Е. П. Шуберський 1916 р.; В. Н. Подрезан 1916 р. В часописі, крім іншого, друкувались історичні та полемічні статті, в тому числі по історії розвитку південно-Західних залізниць, авторами яких були відомі в залізничній галузі науковці [12; 107; 189; 237; 243; 266; 344].

В 1882 році, з 16 травня по 15 вересня, в Москві була проведена перша Всеросійська художньо-промислова виставка, участь у якій приймали і Південно-Західні залізниці. Різноманітні експонати продемонстрували якісні зміни технологічного розвитку вітчизняного залізничного транспорту. Спеціально для виставки товариством Південно-Західних залізниць була видана книжка присвячена розвитку й становленню Головних залізничних майстерень із капітального ремонту рухомого складу. Вона складалась із розділів: коротке поняття про Південно-Західних залізницю; технічний опис паровозних будинків; технічний опис Одеських майстерень; технічний опис Київських майстерень; технічний опис Старосільських майстерень; продуктивність і діяльність майстерень. В додатках представлені схеми майстерень і їх колійне розгалуження. Зауважимо, що службу тяги з 1880 р. очолював О.П. Бородін - відомий вітчизняний фахівець і науковець, який організував роботу майстерень так, що крім ремонту тут проводились роботи по модернізації і будівництву нового рухомого складу. На сьогоднішній час це рідкісне видання яке дає змогу ознайомитися із кількістю і станом паровозів і вагонів, технологією роботи майстерень, тогочасним колом наукових проблем, що цікавили Бородіна. Аналіз викладених у виданні матеріалів являється підґрунтям

для досконалішого вивчення проблеми розвитку ремонтної бази рухомого складу акціонерних Південно-Західних залізниць [232].

Значну історичну цінність у вивченні історії розвитку техніки вітчизняного паровозобудування представляє виданий у 1896 р. службою рухомого складу і тяги Південно-Західних залізниць «Альбом паровозов». В альбомі представлені всі типи паровозів і танк-паровозів, що експлуатувались на Південно-Західних залізницях станом на 1896 рік. У якісному стані представлені 53 їх фотозображення й технічний опис кожного типу, приведена загальна кількість одиниць техніки. Проведеним аналізом встановлено, що на той час на залізницях працювали паровози іноземного виробництва: Австрії, Німеччини, Бельгії, Франції, Англії і російських заводів: Невського, Воткинського, Коломенського, Людиновського. Частина з них зусиллями Бородіна була пристосована для використання в режимі «Compound» в Київських та Одеських майстернях Південно-Західних залізниць. Із 137 пасажирських паровозів, що представляли 16 різних виробничих серій найбільша кількість – 35 була представлена товарно-пасажирськими паровозами збудованими на заводі «Schwarzkopf» в Берліні у 1874 році. На час випуску «Альбому» найстарішим, за терміном експлуатації, був 21 товарно-пасажирський паровоз побудований у 1870 р. на заводі «Cail & Co» в Парижі. Товарні паровози використовувались 6-ти та 8-ми колісні. Танкових (маневрових) було сорок [6]. Дослідженням тягового та рухомого складу в кінці XIX – на початку XX століть проводили Я. В. Шотлендер та М.К. Антошин [15; 374].

Друга половина XIX ст. стала періодом формування і розвитку основних напрямків правової політики Російської держави на залізничному транспорті. Цей час відзначений становленням законодавчої бази функціонування залізничного транспорту й регулювання транспортно-правових відносин, активного становлення юридичного інструментарію розв'язання економічних завдань. Однією із проблем вітчизняної залізничної галузі у 1860-1880-х рр. був неконтрольований державою процес встановлення тарифів на перевезення. Кризовий стан залізничного транспорту, до початку 80-х рр. XIX ст. гальмував подальший економічний роз-

виток держави. Існуючі проблеми змусили російський уряд звернути серйозну увагу на створення більш прогресивного правового середовища в сфері перевезень, яка могла б позитивно вплинути на стабілізацію економіки. На початку 1880-х рр. тема реформування вітчизняного залізничного транспорту одержала широкий суспільний резонанс. Приводом до проведення такого великомасштабного заходу послужило не тільки суспільне несхвалення невтручання держави в приватну діяльність залізничних товариств, але й розуміння урядом країни необхідності перегляду колишньої політики в галузі залізничного транспорту у бік посилення державного контролю й регулювання. Проведення залізничної реформи повинне було привести до зниження витрат казни, задоволенню зростаючого попиту на перевезення вантажів і пасажирів. У результаті реформування уряд розраховував одержати залізничний транспорт, що працює якісно, стабільно, з високим ступенем безпеки, що сприяє зміцненню єдиного економічного простору країни.

У зв'язку із цим у 80-х роках XIX століття питання, пов'язані з економічною структурою залізничного транспорту вийшли на перший план. Особливий інтерес з цього питання представляють роботи С.Ю. Вітте, Д.І. Піхно, М.Д. Токарського, О.П. Суботіна, Гіацинтова, Г.С. Ягубова присвячені залізничним тарифам. В праці С.Вітте [58] приводиться докладний аналіз тарифної справи в царській Росії, розглядається його історія й проводиться порівняння із закордонними системами. Значення цієї роботи визначається тим, що її автор у різні роки був управляючим акціонерних Південно-Західних залізниць, Головою Ради Міністрів Росії, директором Департаменту залізничних справ при Міністерстві фінансів і керуючим Міністерством шляхів сполучення. Він пройшов усі щаблі в ієрархічній градації транспортної структури і мав неоціненний досвід в області управління залізничною галуззю. Запропоновані С.Ю. Вітте, основні принципи формування тарифів в ринкових умовах розвитку економіки, коли залізничний транспорт функціонує як сегмент ринку з розвитком конкуренцією й розглядається як природній монополіст, мало важливе теоретичне й практичне значення. Основна ідея С.Ю. Вітте в області залізничних тарифів полягала в тому, що вони повинні були регулюватися

законом вільного попиту та пропозиції. При цьому автор не відкидав можливості державного втручання в сферу тарифної політики. Будучи міністром фінансів Вітте проводив широкомасштабну політику одержавлення приватних залізниць.

Д. Піхно приймав активну участь у роботі комісії з дослідження залізничної справи в Росії, був членом Ради по залізничних справах. У 1888 р. захистив докторську дисертацію по темі: «Залізничні тарифи» [247]. У ній він докладно досліджував питання співвідношення монополії й конкуренції, видів конкурентної боротьби в залізничній галузі, а також проблеми конкуренції залізниць із іншими видами транспорту: гужовим, морським, річковим. Д. Піхно підкреслював, що в залізничній справі існують особливо сприятливі умови для угод і союзів. На його думку, саме ця галузь господарства найбільше тяжіє до монополії, оскільки тут відносно невелике число конкурентів, і поява нових на вже зайнятій арені майже неможлива – конкуренція може нанести сторонам великі збитки, адже на залізничному транспорті задіяна велика частка основного капіталу. Внаслідок цих причин, а також у зв'язку з майже повною відсутністю конкуренції з боку залізниць міжнародного сполучення в залізничному транспорті складаються умови для створення монополістичних союзів і збільшення доходів шляхом підвищення плати за проїзд. Учений досліджував різні угоди між залізницями, які створювались з метою усунення конкуренції.

В своєму дослідженні Н.Д. Токарський, що критично відносився до питань всездозволеності у діях акціонерних товариств, що панувала на вітчизняних залізницях, пропонував перехід до державного управління залізничним господарством, адже сваволя в справі встановлення залізничних тарифів привела до вкрай складної системи тарифікації. Зокрема Н.Д. Токарський відзначав, що від залізничної тарифної політики залежить єднання суспільств у державі, а також розумне єднання держав між собою [331].

Відомий російський економіст, директор департаменту залізничних справ і Голова тарифного комітету М.Є. Гіацингов у своїх наукових працях основну увагу приділяв питанням організації тарифної справи на залізницях. Він наголошу-

вав, що низькі тарифи, стимулюючи розвиток одних виробництв або населених пунктів, стримували розвиток інших. Гіацинтов вважав, що крім високої провізної плати у тарифній справі має значення ряд інших ознак, якими визначається вигідність тарифів із суспільно-господарської точки зору. Це принцип публічності тарифів, принцип рівності всіх відправників вантажу, принцип простоти і ясності системи тарифікації, а також вимога сталості тарифних ставок у часі. Автор вважав за необхідне зосередити управління залізничним господарством у руках уряду [73].

Крім ситуації із тарифами і як наслідок конкуренцією залізничних товариств, початок викупу залізниць до державної казни був пов'язаний із змінами механізму фінансування їх будівництва – адже приватні залізниці будувались під урядову гарантію, мінімальна прибутковість залізничних цінних паперів гарантувалась урядом. Цей механізм на початковій стадії мотивувався необхідністю залучення приватного капіталу до активного залізничного будівництва. Вигідні дотації казни викликали грандіозний залізничний бум, що тривав до середини 70-х років XIX ст. Виникли десятки нових акціонерних компаній. За 1865-1875 рр. довжина залізничної мережі збільшилася з 3,8 тис. до 19 тис. верст. Однак, різке збільшення довжини залізничної мережі не привело до настільки ж різкого росту прибутковості залізниць. В експлуатаційній роботі акціонерних товариств не було великого стимулу заробляти стільки, щоб забезпечити навіть мінімальну прибутковість - у підсумку витрати від незадовільного ведення господарства лягали на казну. Навантаження державного бюджету по обслуговуванню залізничних облигацій було настільки значним, що викуп приватних залізниць із одночасним погашенням відповідного боргу став розглядатися як вихід із положення. Процес організації викупу знайшов своє відображення в працях російських та радянських дослідників [66; 74; 311].

Отже, дослідження дореволюційного періоду вирізняються, насамперед, великим фактичним матеріалом стосовно будівництва і функціонування Південно-Західної залізниці, водночас не дають комплексного уявлення про складні взаємо-

дії залізничної галузі і влади та суспільства в цілому. Але перші дослідники залізничного транспорту заклали підвалини історіографії Південно-Західних залізниць. Окрім того, багато аспектів досліджуваної проблеми, а саме: проектування і хід будівництва залізниць, спорудження мостів, вибору напрямків залізничного будівництва, становлення і розвиток науково-технічної бази транспорту, роль шляхів сполучення у забезпеченні транспортно-економічних зв'язків Правобережної України з іншими регіонами Російської імперії, вплив Південно-Західних залізниць на розвиток промисловості і сільського господарства залишилися поза увагою дослідників.

У другому історіографічному періоді 1917-1980-ті рр., в умовах панування комуністичної ідеології в усіх сферах суспільного життя утверджуються класові, партійні методологічні підходи до оцінки подій і явищ соціально-економічного та політичного життя. Політична кон'юнктура і ототожнення принципу об'єктивності з класовістю і партійністю наклали свій відбиток на зміст і тематику наукових досліджень радянської доби. Перші спроби подати історію залізниць на терені України на марксистсько-ленінській методологічній основі відносяться до 20-30-х років ХХ століття [47; 307].

У роботах 1940-1950-х років висвітлювались переважно загальні питання розвитку залізничної мережі в країні, не з'ясовуючи регіональні особливості цієї галузі. У 1960-х роках з'являються дисертаційні дослідження, монографії де висвітлюються окремі аспекти функціонування залізничного транспорту. Однією з перших робіт, де розглядалася історія залізничного транспорту в Україні упродовж двох століть, були нариси В.І. Ангелейка [9].

Помітною інтелектуальною подією в історіографії залізничного транспорту України стали праці С.В. Кульчицького та його дисертаційне дослідження. Учений розглядає розвиток залізничної мережі в Україні в дорадянський період у контексті промислового перевороту та його впливу на економічне життя України. Наукові розвідки С.В. Кульчицького, викладені в них оцінки і висновки, слугують важливим методологічним орієнтиром у великому історіографічному полі з про-

блеми залізничного транспорту на терені України другої половини XIX ст. [175-177].

Деякі фінансові аспекти будівництва залізниць ґрунтовно проаналізовані в роботі Б.В. Ананьїча [8]. Значною подією інтелектуального історичного простору стала монографія А.М. Соловйової [310], де вперше в радянській історіографії подається всебічний аналіз розвитку залізничного транспорту на теренах Росії та України. Важливою складовою цього дослідження є з'ясування причин викупу приватних залізниць урядом у другій половині XIX ст. Заслужують на увагу й інші роботи автора, у яких висвітлюються основні етапи становлення й розвитку державно-капіталістичної системи господарювання на російському залізничному транспорті.

У 1970 р. до столітнього ювілею залізниці під головуванням П.Ф. Кривоноса була випущена книга «Столичная магистраль Украины. К столетию Юго-Западной железной дороги» [323]. У 1995 р. до 125-річчя з дня її заснування у світ вийшла книга під редакцією начальника залізниці Б.С. Олійника «Юго-Западная железная дорога. Вчера. Сегодня. Завтра» [377]. Написана у радянський час книга, надає перевагу участі залізничників у революційних подіях і водночас обходить увагою низку важливих подій та фактів історії вітчизняної залізниці.

Отже, в радянський період у вітчизняній історіографії не було розкрито весь комплекс проблем, пов'язаних із функціонуванням Південно-Західних залізниць у другій половині XIX ст. Дослідники із політичних та ідеологічних міркувань переважно зосереджували свою увагу на питаннях економічного та соціального характеру, класової боротьби, зокрема на залізничному транспорті.

Сучасний період, з 1991 р., характеризується підвищеною зацікавленістю дослідників до історії вітчизняного залізничного транспорту. Серед масиву історичних праць слід виокремити колективну монографію «Залізниці України. Історичний нарис» та монографію І.В. Жалоби «Інфраструктурна політика австрійського уряду на північному сході монархії в останній чверті XVIII – 60-х роках XIX ст. (на прикладі шляхів сполучення)» [110]. Історичний нарис» охоплює пе-

ріод від зародження залізничного транспорту на терені України до 1918 р. У ньому на великому фактичному матеріалі подається історія п'яти залізниць: Львівської, Південно-Західної, Донецької, Катерининської та Південної. Історія кожної залізниці розглядається під кутом зору її впливу на регіональний розвиток.

У монографії І. Жалоби аналізується інфраструктурна політика австрійського уряду на північному сході монархії з часу включення до складу Габсбурзької імперії Галичини і Буковини в 70-х роках XVIII ст. і до 60-х років XIX ст. Значну увагу автор приділяє з'єднанню австрійських залізниць із російськими Південно-Західними в районі станцій Підволочиськ та Броди. Праця дає змогу провести порівняльний аналіз австрійських і російських залізниць під кутом зору їх будівництва і експлуатації.

Залізнична регіоналістика знайшла відображення в працях Ю. Линюка [193] та А. Бобильова [32]. Водночас названі праці носять науково-популярний характер і не розглядають весь комплекс питань, що стосуються досліджуваної теми.

Серед найновіших видань слід назвати колективну монографію, присвячену 140-річчю Південно-Західної залізниці [99]. У роботі вперше присвячується розділ керівникам залізниці, зусиллями яких магістраль вийшла на лідируючі позиції в Російській імперії. Малодосліджені сторінки історії Південно-Західних залізниць розглядаються у працях автора дисертаційного дослідження [146-168].

Окрім перерахованих праць в дослідженні використані спогади С.Ю. Вітте, які торкаються Південно-Західної залізниці [53], та довідники й енциклопедії [39; 101].

Отже, історіографічний огляд свідчить про фрагментарність історичних досліджень Південно-Західних залізниць другої половини XIX ст., а тому назріла потреба в появі комплексної наукової праці, зосередженої на питаннях структурних перетворень і акціонування залізниці, відслідкуванні її впливу на соціально-економічний, культурний розвиток прилеглих регіонів та осмисленні ролі людського фактору в здійсненні масштабних економічних проєктів XIX ст.

1.2. Джерельна база дослідження

До групи найважливіших джерел слід віднести документи з фондів Російського Державного Історичного Архіву (РГИА) у С.-Петербурзі (Ф. 219; 238; 268; 286; 378; 422; 445; 446; 583; 678; 1195; 1263; 1683, фондів Центрального Державного історичного архіву (ЦДІА) України у м. Києві (Ф. 442; 693; 707), Державного архіву Київської області (ДАКО) – Ф.1; 2. Наприклад, фонд 219 – «Департамент залізниць МШС» містить документи, в яких йдеться про створення й діяльність окремих залізничних ліній в період «концесійної лихоманки». У цьому фонді знаходяться статuti та умови концесій, переліки засновників і акціонерів, документи банкрутств і створення нових товариств на основі раніше існуючих. Перераховані архівні фонди характеризуються великим масивом документів, які містять фактичні дані по темі дослідження і вперше вводяться в науковий обіг.

У Російському Державному Історичному Архіві (РГИА) зберігається велика кількість документів по історії залізничного транспорту дореволюційного періоду. За обсягом документів міністерства шляхів сполучення, що зберігаються, РГИА є найбільшим на теренах СНД сховищем документів, відомих своєї історичною цінністю й різноманітністю. Фонди МШС містять відомості про геологічні й метеорологічні вишукування, пояснювальні записки до проектів залізничних споруд, про їхнє відкриття та експлуатацію, про розвиток технічної думки й пріоритети вітчизняних інженерів у низці питань, пов'язаних із розвитком залізничного транспорту з початку ХІХ століття до 1917 року.

Відкриття й діяльність залізниць знаходить висвітлення у фондах управлінь залізниць. Значну групу документів представляють матеріали по фаховій освіті. Серед них - документи про відкриття і розвиток технічних залізничних училищ, введення форми одягу для учнів.

Фонди міністерства шляхів сполучення містять іменні укази, доповіді міністра про будівництво і відкриття руху на залізницях, звіти й огляди діяль-

ності міністерства шляхів сполучення, шляхові журнали поїздок міністрів по залізницях, статuti залізничних товариств і переписку по них. Різноманітні документи про особовий склад міністерства шляхів сполучення й підвідомчих йому установ, а також окремих залізниць.

Наприклад, фонд 219 - «Департамент залізниць МШС», містить документи, що віддзеркалюють історію створення й діяльність окремих залізничних ліній, які були побудовані в період концесійної гарячки. У цьому фонді знаходяться статuti та умови концесій, переліки засновників і акціонерів, історії банкрутств і створення нових товариств на основі раніше існуючих.

Комітет залізниць (Фонд 1272) – заснований 18 грудня 1858 р. для попереднього розгляду пропозицій про будівництво приватних залізниць. При створенні цього Комітету до нього перейшли справи його попередників – Комітету для розгляду пропозицій про будівництво залізниць (1851-1856 рр.), Головного комітету залізниць (1856-1858 рр.). Комітет розглядав питання державно-стратегічного й економічного значення пропонованих проектів будівництва залізниць. Пропозиції комітету направлялись на затвердження до Комітету міністрів і на розгляд імператора. Справи комітету вела Головне управління шляхів сполучення і публічних будівель (з 1865 – МШС).

У фонді 378 «Правління товариства Південно-Західних залізниць» зберігаються матеріали про будівництво та експлуатації Новоселицьких залізничних відгалужень; про особовий склад за 1886-1913 рр. (Оп.1). Матеріали про будівництво та експлуатацію Уманських залізничних відгалужень; про особовий склад. 1888-1896 рр. (Оп.2). Канцелярія, експлуатаційний і комерційний відділи, господарське, технічне, рахункове і юридичне відділення, відділ відчуження, контора міжнародних сполучень – протоколи зборів акціонерів; справи про будівництво штучних і цивільних споруд, будівництво других колій; про комерційну й фінансову діяльність доріг; про тарифи; про міжнародні сполучення; про відкриття залізничних училищ і шкіл; про особовий склад за 1871-1911рр. Серед фондів Центрального Державного історичного архіву (ЦДІА) України у м. Києві особливу увагу привернув фонд 693 (Управление

Юго-Западных железных дорог). У цьому фонді зберігаються матеріали Правління Південно-Західних залізниць, які належали приватним власникам починаючи з 1879 року. Накази Міністерства шляхів сполучення (1890-1900 рр.), збірники розпоряджень по управлінню Південно-Західних залізниць (1895-1916 рр.), журнали засідань і постанов загальної присутності та ради управління залізниць (1895-1916 рр.), службові й виконавчі накази по відділах управління залізничними лініями (1881-1917 рр.), протоколи конференцій представників Південно-Західних і австрійських залізниць по опрацюванню угоди про охорону прикордонних шляхів (1893г.) та інші матеріали по темі дослідження.

Перераховані та інші архівні фонди РГИА, ДАКО, ЦДІА з питань залізничного транспорту відрізняються великою різноманітністю документів, які містять фактичні та статистичні дані по темі дослідження, значна частина яких уперше вводить в науковий обіг.

Другу групу джерел становлять офіційні документи державних органів, законодавчі акти, які увійшли в «Полное Собрание Законов Российской империи» у період правління Миколи I, Олександра II, Олександра III; «Собрание узаконений и распоряжений, издаваемое при Правительствующем Сенате» з 1863 р., «Труды высочайше учрежденной Комиссии по исследованию железнодорожного дела в России», видані в шести томах (1880– 1881 рр.), що дають зведену картину фінансово-економічного стану залізничного транспорту на початку 80-х р. XIX ст.

Велику за обсягом і важливу за змістом групу джерел становлять огляди діяльності Комісій для дослідження залізничної справи в Росії, журнали Ради по тарифних справах за 1889-1891 рр.; короткий звіт про діяльність тарифних установ Департаменту залізничних справ за 1889-1913 рр.; ювілейні збірники Комітету міністрів (1802-1902 рр.), Міністерства шляхів сполучення (1798-1898 рр.) і Міністерства фінансів (1802-1902 рр.), видані до 100-річчя створення цих міністерств, у яких викладений достовірний фактичний матеріал, який дозволив дати обґрунтовану оцінку стану справ на залізницях у другій половині XIX століття, насамперед, на південно-західних теренах Російської імперії.

Великий інтерес представили статуту залізничних товариств, які дають відомості про цілі створення товариств, умови їх створення, технічних проектах і розціночних відомостях. Путівники по Південно-Західних залізницях із своїми історико-статистичними нарисами залізничної справи, вдало доповнюють масив довідково-статистичних даних по досліджуваній темі.

Використані довідково-статистичні видання про розвиток залізничної мережі, наявні в «всеподанейших» звітах по міністерству шляхів сполучення й доповідях різних комісій з обстеження стану залізниць. Статистичні й довідково-інформаційні видання Міністерства фінансів, МШС, Рад з'їздів, представників промисловості й торгівлі містять масові відомості про технічний і фінансово-економічний стан залізничної мережі й дозволяють простежити загальні процеси й динаміку розвитку залізничного транспорту як галузі народного господарства.

Особливість суспільно-політичної ситуації та різні аспекти залізничного будівництва доповнюється використанням документів особистого характеру (щоденники, листи, спогади), а також публіцистика й художня література, у яких, поряд з іншими аспектами дослідження залізничної тематики, розглядається особистісний фактор.

Окрему групу джерел становить періодична преса, представлена публікаціями центральних і місцевих газет і журналів. До них відносяться: «Вестник промышленности», «Вестник финансов, промышленности и торговли», «Сборник Государственных Знаний», «Еженедельное Новое Время», «Записки общества сельского хозяйства Южной России», «Железнодорожное Дело», «Журнал Министерства Путей Сообщения», литературная и политическая газета юго-западного края «Киевлянин», общественно-политическая газета «Московские Ведомости», «Санкт-Петербургские Ведомости», Одеська політична, літературна і комерційна газета «Правда». У цих виданнях друкувались статті відомих вітчизняних вчених та інженерів з питань залізничного транспорту, вони обговорювали напрямки будівництва рейкової колії, висвітлювались основні проблеми, пов'язані із розвитком залізничного транспорту країни. Водночас названа періодика відноситься до

історичних джерел, у яких вміщена оперативна інформація про залізничне будівництво, проекти залізниць, а також відгуки громадських кіл про їх реалізацію. Газетна публіцистика дозволяє глибоко зрозуміти соціальний портрет епохи великих транспортних будов.

Отже, джерела залучені до реалізації завдань дослідження різні за походженням, евристичним потенціалом, повнотою висвітлення різних аспектів проблеми, дають усі підстави констатувати, що опрацьований емпіричний масив забезпечує надійне підґрунтя для комплексного осмислення заявленої тематики. Опубліковані джерела в поєднанні з неопублікованими архівними документами дають змогу всебічно висвітлити багатогранні аспекти історії формування і розвитку Південно-Західних залізниць у другій половині XIX ст.

1.3. Теоретико-методологічні засади дослідження

Теоретико-методологічні засади дисертаційного дослідження визначені нами, передусім, з врахуванням стану наукової розробки і характеру теми, а також сформульованої мети і дослідницьких завдань та джерельної бази дисертації.

Принцип об'єктивності передбачає рішучу відмову від заангажованих, тенденційних оцінок минулого існуючих у вітчизняній історіографії, минулого, безсторонню інтерпретацію всієї сукупності інтелектуально-теретичних напрацювань (навіть, коли висновки деяких із них автор не поділяє). Згідно з цим принципом, автором урахувалися всі чинники, що впливали на будівництво Південно-Західних залізниць, їх експлуатацію та структурні перетворення. Всебічне цілісне осмислення історії Південно-Західних залізниць покладене в основу нашої роботи.

Принцип історизму допоміг розкрити суперечливо-діалектичну динаміку розвитку залізничного транспорту, побачити цей процес як невіддільну трансформацію ідей, планів, процесів. Усе це дає підстави розглядати об'єкт дослідження під кутом зору його генези в минулому, визначальних тенденцій у сьогоденні та

перспектив розвитку в майбутньому. Відповідно до принципу історизму мережу Південно-Західних залізниць ми розглядали у зв'язку з конкретно-історичними обставинами їх виникнення, звертаючи особливу увагу на причини появи, діалектики розвитку та змін у історичній ретроспективі.

Принцип міждисциплінарності в роботі використаний таким чином, що до аналітичних процедур активно застосовані напрацювання з галузей історії України, історії науки і техніки, історії транспорту, інтелектуальної історії.

На сьогодні цей принцип можна вважати одним із провідних у постнекласичній науці, насамперед однією із найпопулярніших парадигм наукового пошуку. Міждисциплінарний характер сучасного пізнання зумовлений переходом науки з «дисциплінарної» до «проблемно-тематичної», що забезпечує виявлення цілої мережі зв'язків між дисциплінами та обставинами, що постійно змінюються.

Застосування *порівняльно-історичного методу* дозволило виявити та описати різні підходи до будівництва і експлуатації Південно-Західних залізниць другої половини XIX ст. Ідеї і проекти будівництва стратегічних залізниць розглядалися не як абстрактні «мислительські конструкції», а як цілком конкретні та визначені системи поглядів, що існували в конкретному історичному часі і просторі, були породжені під впливом певних соціально-економічних, політичних та науково-технічних обставин.

Метод історичної періодизації дав змогу у процесі осмислення проблеми виділити окремі періоди, проаналізувати їх головні характеристики, тенденції, відмінності. *Проблемно-хронологічний метод* допоміг розділити об'ємні тематичні блоки на низку вузьких наукових проблем, кожна з яких розглядається у хронологічній послідовності. Саме цей метод уможливив систематизацію та класифікацію наукових праць, присвячених Південно-Західним залізницям другої половини XIX ст. Використання *історико-ретроспективного методу* дозволило відобразити причинного-наслідкові зв'язки й закономірності розвитку залізничного транспорту на тлі соціально-економічних, політичних викликів часу. Вказані методи тісно взаємопов'язані в дисертаційному дослідженні й утворюють єдину стратегію

осмислення етапів формування транспортної мережі на терені України в другій половині XIX ст.

Також у дисертації використані елементи *біографічного, структурно-типологічного, логіко-аналітичного та описового методів*.

Важливе місце в організації та опрацюванні матеріалу дослідження посідав принцип системності, відповідно до якого документи центральних органів влади вивчалися у взаємозв'язку з аналогічними структурами місцевого рівня. Застосування системного підходу дало змогу всебічно дослідити засоби, а також форми і методи реалізації державної політики щодо залізничного будівництва. Взаємовідносини держави і приватного капіталу знайшли своє відображення у цілком визначених формах співробітництва, закріплених в урядових рішеннях, статутах приватних товариств і концесіях (договорах товариств із міністерством фінансів, державного майна і шляхів сполучення), а також у поняттях грюндерства, засновницької гарячки, біржових спекуляцій, фінансових пірамід і підкупу державного чиновництва.

Методологічні принципи, на яких ґрунтувалось виконання роботи зумовили і відповідний методологічний інструментарій. Одночасно із застосуванням в процесі роботи над дисертацією таких загальнонаукових методів дослідження як індуктивний і дедуктивний, автором важливе місце відведено соціально-історичним методам – соціально-структурному і психологічному аналізу, порівняльно-історичному, історико-типологічному, історико-системному, ретроспективному та іншим.

В основу архітекtonіки дослідження теми та компонування структурних розділів дисертації покладено проблемно-хронологічний метод. Його застосування дозволило виокремлювати проблемні блоки і синхронно розкривати різні аспекти будівництва, розвитку та функціонування вітчизняного залізничного транспорту як складові частини досліджуваної проблеми в рамках визначеного хронологічного періоду.

Важливе значення для досягнення мети дисертаційного дослідження мав порівняльно-історичний метод, який у науковій термінології має й інші назви – компаративний, порівняльний, кросс-культурний. Він дав змогу на основі порівняльного аналізу виявити загальне й особливе в історії залізниць південно-західного краю та інших регіонів, на загальнодержавному, регіональному і місцевому рівнях, уточнити причини подібностей і розбіжностей, дослідити конкретні факти і події. За наслідками порівняння результатів дослідницьких узагальнень вдалося зробити висновки щодо необхідності структурних перетворень та викупу залізниць до державної казни, з'ясувати об'єктивні і суб'єктивні чинники, що впливали на розвиток залізниць, як локомотив розвитку регіону, в умовах реалізації фінансово-економічної політики царського уряду.

Виконання дисертаційної роботи здійснювалося з врахуванням комплексного характеру теми і її тісний зв'язок з економікою, правом психологією, соціологією та іншими дисциплінами, оскільки історія виникнення та розвитку залізничного транспорту на українських землях, лежить у площині перетину інтересів різних наук. Це зумовило застосування міждисциплінарних підходів, ґрунтованих на використанні окремих даних та методик інших наук. Передусім, це стосується застосування формально-юридичного методу і методу економічного аналізу.

Аналіз правових норм, відображених у тогочасному законодавстві, дало уявлення про політику царського уряду стосовно будівництва залізниць на українських землях. У періоді, що досліджується, законодавство забезпечувало державне регулювання і контроль у кредитуванні, формуванні та розвитку матеріально-технічної бази та інших сферах розвитку залізничного транспорту – уряд гарантував прибуток по акціях залізниці, тому концесії оплачувались із державного бюджету. Фінансова збитковість залізничного господарства урівноважувалась величезним значенням, яке мали залізниці для перспектив розвитку народного господарства.

Для отримання наближеного до достовірного результату застосовано методи порівняння та співставлення джерел. Цьому ж сприяло застосування також кі-

лькісно-якісного методу бібліографічного аналізу, який дозволив здійснити характеристику документів за тематичними, хронологічними і типовидовими критеріями та умовно класифікувати їх, використовуючи також методи типологізації, класифікації та періодизації, передусім, при вивченні історіографії проблеми, яка ділиться на окремі періоди. Проблемний метод закономірно використовувався при визначенні структурної побудови дослідження. Хронологічний метод не дав порушити послідовність розгортання загальноісторичної панорами фінансово-економічного розвитку Південно-Західних залізниць на теренах України у другій половині XIX століття.

Важливою методологічною парадигмою здійснення дослідження історії вітчизняного залізничного транспорту є чітке визначення понятійно-категоріального апарату цієї проблеми. Передусім, це стосується ключових термінів “залізниця” і “залізничний транспорт” та правомірності їх використання в контексті теми, що досліджується. З’ясовано, що термін “залізниця”, в більшості випадків, трактується як основна організаційна ланка – територіально-галузеве об’єднання, до складу якого входять підприємства, установи та організації залізничного транспорту і яке здійснює перевезення пасажирів та вантажів у визначеному регіоні транспортної мережі, а залізничний транспорт – вид транспорту для перевезення вантажів і пасажирів по рейкових шляхах.

Отже, дисертаційне дослідження спирається на досягнення вітчизняної та зарубіжної історичної науки і спрямоване на об’єктивне та всебічне висвітлення задекларованої проблеми, враховуючи важливі в концептуальному плані розробки вчених, теоретичні висновки і узагальнення, які сприяли осмисленню та формуванню принципів наукових положень.

Висновки до розділу 1

Отже, в історичній науковій літературі досі відсутнє комплексне бачення етапів формування мережі Південно-Західних залізниць в історичних студіях кінця XIX – початку XXI ст. Водночас виявлено, що досліджувана проблематика викликала великий науковий інтерес в істориків, знавців історії науки і техніки, соціологів та представників цілого ряду міждисциплінарних напрямків, зорієтова-

них на пізнання людини і соціуму. Крім того, аналіз засвідчує, що наявна історіографія лише фрагментарно фіксує історію становлення та розвитку залізничного транспорту та її структурних перетворень на теренах південно-західного краю Російської імперії в дореволюційний період, що зумовлює необхідність її комплексного дослідження на дисертаційному рівні.

Джерельна база дослідження охоплює увесь діапазон питань і змістовно-тематичних блоків, визначених у завданнях, і є достатньою для всебічного вивчення й розкриття теми та досягнення мети дисертаційної роботи. Опрацювання джерельної бази дає можливість виявити широке коло фінансово-економічних і військово-політичних чинників, які так чи інакше торкаються проблем будівництва, становлення, розвитку та структурних перетворень залізничного транспорту на теренах України у другій половині XIX ст. (на прикладі акціонерних Південно-Західних залізниць). Внаслідок проведеної евристичної роботи до наукового обігу введено значний комплекс маловідомих архівних матеріалів, які, у поєднанні з опрацюванням значного масиву опублікованих документів, наукової літератури та періодичних видань, дали змогу зробити аргументовані узагальнення та висновки.

Методологічну основу дослідження становлять теоретичні напрацювання провідних учених у галузі історії та соціогуманітаристики в цілому, котрі особливо увагу присвятили ґрунтовному міждисциплінарному осмисленню соціально-економічних, політичних та науково-технічних тенденцій другої половини XIX ст. Єдність історичного і логічного, відшукання закономірностей, фактів, які б пояснювали масштабні успіхи і прорахунки в розвитку Південно-Західних залізниць, покладено в основу методологічного орієнтиру. Для успішного розв'язання різнопланових дослідницьких завдань в роботі використовувалися різні моделі історичних досліджень, що відповідає сучасному методологічному плюралізму в історичній науці.

Таким чином, використання вищеназваних принципів і методів сприяло об'єктивному висвітленню малодосліджених аспектів теми дисертаційного дослід-

дження, відходу від усталених упродовж тривалого часу стереотипів радянської історіографії, утвердженню сучасних методологічних підходів при аналізі та інтерпретації подій періоду, що досліджується в дисертації. В кінцевому підсумку це дозволило виокремити й охарактеризувати провідні тенденції, причини та наслідки трансформаційних процесів у створенні окремої галузі народного господарства – залізничного транспорту на теренах України, показати позитивну роль залізниць у різних сферах економіки держави.

РОЗДІЛ 2

СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНІ ТА ВІЙСЬКОВО-ПОЛІТИЧНІ ПЕРЕДУМОВИ БУДІВНИЦТВА ПІВДЕННО-ЗАХІДНИХ ЗАЛІЗНИЦЬ

2.1. Виклики часу і формування мережі Південно-Західних залізниць Російської імперії в другій половині XIX ст.

Роль залізничного будівництва на українських землях у другій половині XIX–початку XX століть, що в цей час входили до складу Російської імперії, настільки велика, що вивчення історії будівництва та розвитку залізниць необхідне не лише для розуміння шляхів розвитку економіки сучасної України, але й минулого Української держави в цілому. Головною тенденцією розвитку залізниць, на першому, державному, етапі їх будівництва (1863–1869 рр.), було визнано прагнення окремо збудованих ліній злитися в єдину мережу, оскільки при цьому зростала ефективність у сфері використання кожної залізниці [152].

У південно-західному краї Російської імперії залізниці були конче необхідні для вивезення основної номенклатури вітчизняного експорту – зерна у бік ринків збуту. У першу чергу, в центральні райони імперії і до портів Чорного моря. У середині XIX ст. українські сільгоспвиробники накопичували велику кількість товарного зерна у вотчинному господарстві, яке не мало збуту. Тобто, проблема реалізації зерна для українських поміщиків була надскладною. За своїм географічним положенням їхні господарства не могли конкурувати з поміщиками із центральних сільськогосподарських губерній у нечорноземній смузі, де відчувалась нестача хліба й існувала можливість до його реалізації. Надлишки зерна, не реалізовані на місцевих ринках, українські поміщики переробляли у винокурнях. У 1860 р. за обсягом продукції винокуріння Україна перебувала на другому місці після середньоволзьких губерній.

Особливого значення для українських поміщиків набував зовнішній ринок збуту, адже 85 % експортної пшениці держава вивозила через південні порти. Пи-

тома вага пшениці у сфері вивезення зернових культур становила на півдні 97 %, знизившись лише в 1856–1859 рр. до 71 %. Але і за ці чотири роки вартість експортованої пшениці перевищувала вартість усіх інших експортних товарів разом взятих.

На виробництві пшениці в основному спеціалізувались вотчинні господарства Правобережжя, які перед реформою 1861 р. давали більше половини пшениці, що експортувалась із найбільшого в країні хлібноекспортного порту – Одеси.

Чверть – російська міра об'єму сипучих тіл, яка використовувалась для виміру кількості зерна, крупи, борошна (1 чверть дорівнювала 209,912 л (дм³)).

Подолати кризу у сфері збуту зернових поміщики намагались шляхом зменшення площі посівів зернових і збільшення посівів цукрових буряків. Вже в кінці 40-х рр. XIX ст. на Україну припадало 76 % посівів цукрових буряків на території всієї Російської імперії. Українські землі стали центром тонкорунного вівчарства, особливо поширеного в південних районах. У 1858 р. Лівобережжя поставило на ринок 58,3 % від загальноросійського збору тютюну [153].

Про масштаби розвитку цукрової промисловості в Україні свідчать такі дані: в 1848 р. у Російській імперії працювало 380 цукрових заводів, а загальне виробництво цукру складало 1195 тис. пудів (у середньому по 3145 пудів на один завод). Лише 5–6 заводів виробляли цукру більше ніж 15 тис. пудів на рік. Із них один знаходився у Росії, а всі інші – на території України. Із 16 заводів, які виробляли від 10 до 15 тис. пудів цукру на рік, один був у Росії, а решта – в Україні. Станом на 1848 р., в Україні працювало 183 цукроварні, або 62 % від загальної їх кількості у межах імперії [215, с. 329].

У 1861 р. Україна виготовила 3,1 млн пудів цукру-піску, що становило 79,5 % виробництва цього продукту в Росії. Але через транспортні проблеми український цукор не міг витіснити із внутрішнього російського ринку американський, ввезення якого у 1856–1861 рр. досягало 1,3 млн пудів щороку. Промисловість України, яка складалась в основному із дрібних виробництв, виробляла й обробляла сотні тисяч пудів шкіри, свічок, мила та сала, які мали попит як на внутрішніх, так

і на зовнішніх ринках. Активно розвивалась суконна промисловість, де мануфактурне виробництво поступово переростало у фабричне. Реалізація цієї маси промислової і сільськогосподарської продукції у межах нових ринків збуту гальмувалась через відсутність шляхів сполучень [176].

Отже, нездоланною перешкодою на шляху до збільшення кількості зернових для внутрішнього споживання та експорту була відсутність добре налагоджених шляхів сполучення. Один із південних поміщиків, граф Вітольд Крейц, писав у 1851 р. до журналу «Товариства сільського господарства Південної Росії»: «Сухопутных сообщений, т. е. удобных современных, у нас нет. Об шоссе и железных дорогах мы знать не знаем. Нельзя же считать путями сообщения те почтовые, чумацкие и проселочные дороги, по которым двигаются наши почты, транспорты, торговля и вообще вся внешняя жизнь и интересы каждого – дороги, которые около полгода непроходимы от грязи, топкости, на которых часто нет ни мостов, ни гатей... и, наконец, на которых малейшая речка или ручеек во время стаивания снегов представляют непроходимое препятствие и задерживают транспорты не дни, а целые недели» [47].

Великі землевласники, які стояли на чолі Імператорського товариства сільського господарства Південної Росії, у квітні 1862 р. подали Олександрю II записку. У ній вони вказували на загрозливу тенденцію падіння російського хлібного експорту до Англії, у порівнянні з гігантським зростанням рівня експорту хліба із США й Австро-Угорщини. В записці відзначалося, що експорт російської пшениці на англійському ринку впав із 22 % у 1859 р. до 15 % у 1861 р. У той же час, експорт пшениці із США за ці роки виріс з 1 % до 36 %. Перелякані падінням своїх доходів земельні магнати акцентували увагу імператора: «Росія відправляє зі своїх південних портів біля 3-х млн чвертей пшениці, тоді як Угорщина, побудувавши до 2 тисяч верст залізниць, відправляє до 4 млн чвертей, а по закінченню розпочатого будівництва залізниць зможе відправляти до 10 млн чвертей... Чим далі ми будемо відкладати справу будівництва залізниць, тим більше будемо втрачати

надію в майбутньому брати участь нашою землеробською продукцією в європейській торгівлі».

Схоже занепокоєння висловив самодержцю у записці від 2 жовтня 1861 р. голова Комітету залізниць граф С. А. Строганов. «На сьогодні більшістю держав Європи досягнуті результати (у будівництві залізниць – *авт.*), при яких Росія швидко відстає від інших держав у торгівельному та промисловому відношенні. Далі нам баритися неможливо, інакше ми позбавимося багатьох ринків Європи для збуту нашої продукції і можемо втратити своє політичне значення» [310, с. 88–89].

Однак, деякі українські дослідники вважають, що поштовхом до появи залізниць на території сучасної України було не питання хлібного експорту, а розвиток кам'яновугільної промисловості. На наш погляд, така думка є безпідставною. Спростовується це завдяки тому, що тільки незначна кількість вугілля споживається на місці, особливо якщо навколо копалень немає розвиненої промисловості. Історик української гірничої промисловості П. І. Фомін, вважав, що за відсутності залізниць ринок споживання кам'яного вугілля був обмежений. Це не давало змоги власникам копалень збільшувати видобуток. Кам'яновугільні копальні були далекі від південних морів. Як внутрішній водяний шлях єдине скільки-небудь серйозне значення могла мати ріка Північний Донець, але і вона була не судноплавна. Отже, не випадково, що перша залізниця в Англії з'явилась у кам'яновугільному районі. В сільськогосподарській Росії поява магістральних залізниць завдячує хлібному експорту [347, с. 95].

Місцем збуту донецького кам'яного вугілля могли стати населення та порти чорноморсько-азовського побережжя. Але перевезення цього вугілля коштувало дуже дорого – перевізники брались доставляти його за 1 руб. Через це воно не могло конкурувати з англійським, що доставлялося до Одеси як баласт у корабельних трюмах і коштувало близько 60 коп. Новоросійський генерал-губернатор М. С. Воронцов після багатьох безуспішних спроб з боку споряджених ним експедицій знайти вугілля поблизу Одеси, в Криму та Бессарабії, прийшов до думки про необхідність будівництва кам'яновугільної залізниці. 19 (31) липня 1836 р. він пи-

сав про це до міністра Канкріна: «Если долгое время не найдено будет хорошего качества уголь и довольно близко морей и судоходных рек, дабы развозить его туда, где больше есть нужда, и по цене выгодной для употребления, то должно будет заняться возможностью проложить чугунные дороги, от места, где находится лучший каменный уголь в окрестностях Лугани, до ближайшего пункта Азовского моря. В этом случае, по моему мнению, будет самое лучшее использование этих дорог, сделавших столько чудес в Англии и Америке, но до сих пор мало еще согласных с большими расстояниями и малоценностью товаров в России».

У 1873 р. 16 залізниць мережі для опалення паровозів (забезпечення їх рухомої сили) використовували дрова, а деякі інші стали використовувати вугілля. На дровах працювали паровози залізниць південно-західного краю. В таблиці 2.1 подано обсяг використання дров у 1873 р. Південно-Західними залізницями.

Таблиця 2.1

Використання дров паровозами

Направлення залізниці	Всього використано дров (сажен./куб.)	Сума (руб.)	Витрати на версту корисного пробігу (руб.)	Примітка
Курсько-Київська	12864,20	161228,21	10,83	Одеська залізниця використовувала кам'яне вугілля, що надходило як баласт у трюмах кораблів із Англії.
Київсько-Брестська	15864,20	211769,21	10,93	
Брестсько-Граєвська	2102,25	26278,12	14,78	

*Джерело: «Журнал МПС». – Т. 2. – Кн. 1. Расходы русских железных дорог на топливо для движущей силы. – СПб., 1875. – С. 17–19.

Зважаючи на те, що кам'яновугільна промисловість в економіці тогочасної України відігравала незначну роль, дослідницька думка про появу залізниць для вирішення потреб кам'яновугільної галузі подальшого розвитку не одержала [47, с. 313–315].

Комітет міністрів значною більшістю голосів висловлювався проти будівництва залізниць у державі, лише наполегливість і рішучість Миколи I сприяли ухваленню рішення про початок будівництва залізниць. Переконавання в правоті власних думок і розуміння суспільного значення залізниць стають зрозумілими зі слів, сказаних імператором перед початком будівництва залізниці Санкт-Петербург–Москва: «Ми потерпаємо від надлишку відстаней. Я дивлюся на зближення Петербурга з Москвою як на справу великої державної ваги. І сподіваюсь, що нащадки виправдають моє рішення» [127; 310 с.69; 184].

Активній позиції Миколи I щодо необхідності будівництва залізниць, сприяло те, що він познайомився з паровозами в 19 років під час поїздки до Англії, у 1816 р. Майбутній імператор став першим вітчизняним кочегаром: він напросився до Стефенсона на його залізницю по транспортуванню вугілля на шахті – піднявся на паровоз, кинув у топку декілька десятків лопат вугілля і проїхав першою залізницею. Ця поїздка справила на нього сильне враження. За поширеною думкою, вивчаючи технічні дані пропонованих до будівництва залізниць, зажадав розширення російської колії у порівнянні з європейською. В майбутньому це завжди істотно заважало переміщенню окупаційних військ і їх маневрів через брак локомотивів та рухомого складу для широкої колії.

Микола I вважав ідеалом суспільного устрою країни регламентоване статутами армійське життя. Він переніс цю вимогу на залізничний транспорт: порядок, сувора, безумовна законність, ніякого всезнайства та суперечностей, все витікає одне з іншого; ніхто не наказує, перш ніж сам не навчиться підкорятися; ніхто без законного обґрунтування не стає попереду іншого; всі підкоряються одній певній меті, все має своє призначення і витікає одне з іншого [369].

Відсталість транспорту Російської імперії перетворилась на основний фактор, що гальмував розвиток її економіки. Відсутність досконалого транспортного сполучення між регіонами гальмувала загальний розвиток промисловості. Зауважимо, що після скасування кріпосного права розширення залізничної мережі представляло найгострішу необхідність для молодого російського капіталізму.

Отже, основною перешкодою для визнання необхідності будівництва залізниць в Україні на першому, початковому, етапі пропозицій, коливань і сподівань, інтуїтивного обґрунтування економічної доцільності, необхідності та важливості, пошуків напрямків спорудження стала недовіра до цього виду транспорту у вищих урядових колах. Час і практичне використання нового виду транспорту спростували аргументи противників залізничного будівництва, але на початковому етапі урядові високопосадовці пригальмували впровадження задумів, а у деяких випадках навіть унеможливили залізничне будівництво на теренах нашої Вітчизни.

Другим, переломним етапом, що активно стимулював уряд до здійснення практичних кроків по будівництву залізниць у південно-західному краї Російської держави, крім великого бажання у суспільстві, стала Кримська війна 1853–1856 рр. Війна засвідчила величезну військово-технічну перевагу противників Росії, озброєних новітньою технікою. За браком залізниць російське військове командування не могло вчасно постачати армію всім необхідним, у той же час противник, навпаки, для постачання активно використовував пароплави. Під час війни, у лютому 1855 р., помер Микола I. Наступником престолу став його син, Олександр II, який увійшов до історії як великий реформатор.

Видатний український історик, академік М. Є. Слабченко, аналізуючи використання тогочасних шляхів сполучення для військових цілей, писав: «Чумаки й погоничі не в силах були дати собі раду з точки зору виконання завдання із швидкого й своєчасного постачання провіанту та фуражу для війська, котре, в свою чергу, не могло досить швидко пересуватись» [307].

У вирі військових подій потреба у залізничному транспорті нарешті стала необхідною, гострою та зрозумілою для всіх. Під час битви за Севастополь, восени 1854 р., було прийнято рішення терміново, за рахунок коштів уряду, провести дослідницькі роботи для будівництва залізничної траси Москва–Харків–Феодосія та Харків–Одеса [199].

Крім необхідності вирішення військово-стратегічних потреб, Кримська війна вплинула на прискорення урядових рішень щодо необхідності залізничного

будівництва, в частині розвитку вітчизняної промисловості, в першу чергу, металургійної та гірничодобувної. На перешкоді розвитку цих важливих галузей економіки стояли шляхи транспортування. Єдиний в Україні Луганський залізоробний завод через транспортні перешкоди не міг розвиватись – віддаленість вугільного палива від заводу стримувала розвиток його можливостей. У той же час продукція заводу для економіки держави була надзвичайно важливою: «Не посылай Луганський завод ежедневно под Севастополь по три тисячи пудов снарядов, крепость пришлось бы сдать на пятый месяц осады». «В 50-х роках, – говорить П. Фомін, – південні портові міста жили завдяки англійському вугіллю. Одеса й деякі інші портові міста, що підпали під блокаду під час війни, опинились у надзвичайно скрутному становищі, бо підвезення англійського вугілля було припинено через блокаду. Через це вони повинні були перевозити вугілля з Грушівки із західного кутка Донецького кряжу, за 600–800 верст, суходолом, сплачуючи за це величезні гроші, до 1 крб., 20 коп. за пуд» [1, с. 324–325].

Видобуток вугілля на Грушевських копальнях збільшувався щорічно. На початку 1860 р. обсяги видобутку сягали понад 3 мільйони пудів. Видобуте вугілля транспортували на волах до р. Дон, до станиці Мелеховська, до якої було 34 версти, де вугілля вантажили на баржі. За одну навігацію його не встигали вивезти, через бездоріжжя. Донський антрацит був кращим у світі, а тим часом Чорноморський паровий флот використав англійське вугілля, а не грушевське (через відсутність шляхів сполучень). Тобто, було вугілля, були бажаючі його купувати, але були відсутніми шляхи з доставки від виробника до споживача. Назріла негайна необхідність вирішувати питання про надійний і дешевий спосіб транспортування донського антрациту до найближчих ринків збуту. Питання будівництва залізниці було на той час, як ніколи, актуальним. 16 травня 1860 р. імператором Олександром II було видано Указ про будівництво Грушевської залізниці, а 18 грудня він затверджує «Положення про Комітет для спорудження Грушевсько-Донської залізниці та пристані на річці Доні» [307].

Отже, історичний процес щодо подальшого економічного розвитку країни вимагав будівництва залізниць. Залізниці були конче потрібні для вирішення не тільки економічних, але і військово-стратегічних завдань. Будівництво регіональних рейкових шляхів сполучення велось окремими лініями з метою встановлення залізничного сполучення з портовим містом Одесою і далі з історичним центром тогочасного суспільного тяжіння – Москвою.

На третьому заключному етапі визнання необхідності будівництва залізниць у південно-західному краї основним чинником, який остаточно визначив необхідність залізничного будівництва, стало проведення Селянської реформи 1861 р., яка скасувала кріпосне право, привела до змін у економічній структурі суспільства, що ознаменувало початок розвитку капіталізму в Російській імперії та розпочало епоху промислового перевороту, стимулюючи початок індустріалізації. В країні почав з'являтися стійкий ринок робочої сили, були створені умови, що стимулювали нагромадження капіталу, все більш помітно в найрізноманітніших галузях промисловості проявлявся технічний прогрес. Важливим соціальним підсумком розвитку вітчизняної економіки в післяреформений період стало формування двох антагоністичних класів – промислового пролетаріату та буржуазії.

Відомий учений-залізничник І. С. Бліох розподілив історію будівництва вітчизняних залізниць на три періоди, а саме: період до Кримської війни, який назвав періодом починань, коливань, недосвідченості, коли користь і можливість від покриття Російської імперії залізничною мережею не була з'ясована; другий період – встановлено повну свідомість про необхідність створення великої залізничної мережі, але ненаповненість державного бюджету складала певні труднощі для швидкого виконання справи; третій період – це період здобутого досвіду – це період, у якому позначились економічні результати і технічні особливості залізничного підприємництва в Росії [184].

Капіталістичний розвиток економіки, розширення торгівлі й внутрішнього ринку, а також стратегічні інтереси за умов неосяжних просторів країни зумовлювали гостру потребу в створенні нового, механізованого транспорту, який забез-

печив би постійний зв'язок між різними регіонами, швидкі й регулярні перевезення великої кількості вантажів і людей. До реформи 1861 р. в Україні існувало два основних види гужових перевезень: чумацтво та підводна повинність. Після реформи 1861 р. підводну повинність було скасовано, і в країні відразу ж загострилися проблеми в перевезеннях – гужовий транспорт не відповідав вимогам нового часу [369].

Вплив реформи 1861 р. на сільське господарство України та суспільне бажання щодо будівництва залізниць досить переконливо демонструє записка Харківської губернської земської управи «Почему необходима Харьковско-Азовская железная дорога»: «...освобождение крестьян совершенно изменило основания хозяйства земледельцев, как больших, так и мелких. Оно с отменой крепостного труда потребовало затраты значительных денежных капиталов от землевладельцев и значительных денежных выкупных взносов от крестьян... Большие землевладельцы оказались в невозможности производить посевы в размере, который нужен по свойству и обширности их земель, так как производя обработку земель за наличные деньги, они не видят затраченных оборотных капиталов по затруднительности сбыта хлебной продукции. ...С падением хлебопашества и скотоводства соединено также замечаемое ныне уменьшение овцеводства ...Затруднений в сбыте своей продукции внутри империи, вследствие отделения своего от Севера богатыми хлебом Орловской, Курской и Воронежской губерниями, и не имея ни одной судоходной реки, за исключением Днепра, с его порогами юг России донныне воспользовался относительно путей сообщения только тем улучшением, что во времена Екатерины по его дорогам начали сажать вербы» [47, с. 326].

Отже, громадська думка в промислових колах приходиться до висновку, що залізничне будівництво – головний напрям у сфері розширення торгівлі й внутрішнього ринку, що згодом сприяв промислому перевороту в транспортній галузі, в тому числі на українських територіях, які належали до Російської імперії. Промисловий переворот – це перехід від мануфактури з її ручною ремісничою технікою до великого машинного фабрично-заводського виробництва, який забезпечував

впровадження у промислове виробництво транспортної системи робочих машин, парових двигунів, створення самостійної машинобудівної галузі. Це виводило Російську імперію в коло розвинених країн Європи. Територія сучасної України залишалась одним із найрозвиненіших регіонів тогочасної держави. Академік НАН України, віце-президент Національної Академії наук України В. М. Литвин вважає, що промисловий переворот в Україні розпочався із цукрової промисловості. У цукровиробництві почали застосовувати машини для подрібнення цукрових буряків, гідравлічні преси для сокодобування, парову техніку для випарювання й згущення цукробурякового соку. У 1863–1864 рр. із 273 цукрових заводів Російської імперії в губерніях південно-західного краю знаходилось 105 заводів [194].

У широкому сенсі залізничне будівництво на ранній стадії стало каталізатором для розвитку кам'яновугільної, металургійної та машинобудівної галузей і сприяло прискоренню сільськогосподарського виробництва, розвитку торгівлі та міграції робочої сили.

У 1862 р. в урядових колах вперше обговорювалося питання про створення мережі залізниць, а не будівництво окремих магістралей. Завдяки перетворенню головного управління шляхів сполучень і публічних споруд на міністерство шляхів сполучення та призначення міністром цієї установи визначного залізничника П. П. Мельникова в 1865 р. було затверджено перспективний комплексний план розвитку залізничної мережі Російської імперії. Цей крок став переломним моментом у історії шляхів сполучення, сприяв їхньому інтенсивному розвитку. За відносно невеликий відрізок часу – перші дві третини ХІХ ст. – було здійснено перехід від перших іноземних, ще занадто недосконалих паровозів, до сформованої системи швидкого й надійного залізничного транспорту.

Отже, з часом, в урядових колах починають розуміти, що залізничний транспорт є винятково важливим засобом у створенні спільного економічного життя, а також у розширенні економічних і культурних зв'язків населення. Промислова революція, яка відбувалася в Україні протягом 40–80-х рр. ХІХ ст., наполегливо висувала завдання зі створення розгалуженої транспортної інфраструктури. В

останній, беззаперечно, важливе місце повинен був займати залізничний транспорт. Розгортання залізничного будівництва на українських землях у другій половині XIX ст. було пов'язане з географічним положенням краю, його природними багатствами, відчутними змінами в економіці країни. Важливою причиною, що привела до прискорення залізничного будівництва, була поразка Росії в Кримській війні 1854–1856 рр. і буржуазні реформи 60–80-х рр. XIX ст.

З появою перших залізниць найбільш масовими товарами на внутрішньому ринку 70-х рр. XIX ст. продовжували залишатись хліб і цукор. У 1871–1873 рр. хлібні вантажі становили 10,4 % вантажообороту п'яти залізничних товариств, що знаходились на території України. За сезон 1871–1872 рр. в Україні було вироблено 4,4 млн пудів цукру-піску. Його переміщення з районів виробництва було таким: Жмеринка–Одеса – 0,8 млн пудів; Кременчук–Одеса – 0,4 млн пудів; Козятин–Київ–Москва – 2,4 млн пудів [176].

Отже, завдяки зусиллям міністра шляхів сполучення П. П. Мельникова залізнична справа в Російській імперії отримала новий імпульс. Будівництво залізничної мережі в імперії почалось не за попереднім планом, а через поступове отримання дозволів на будівництво нових шляхів або за допомогою приватних ініціатив. Перший план будівництва головних ліній загальної залізничної мережі було складено у кінці 1862-го на початку 1863 рр., коли в експлуатації вже перебувало 3,4 тисячі верст побудованих залізниць. При складанні цього плану його автор, П. П. Мельников, мав на увазі, щоб залізниці, при найбільшій їх економічній ефективності займали найменшу протяжність. Проект-програму Мельникова було розглянуто у Раді міністрів у грудні 1862-го і січні 1863-го років, але вона так і залишилась не затвердженою. Єдине, що зробив імператор – розпорядився надрукувати програму в журналі міністерства шляхів сполучень для громадського обговорення. Тобто, вперше детально обговорювалося будівництво саме мережі залізниць, а не окремих магістральних ліній. З огляду на це, в намічену мережу були включені такі основні напрямки:

- 1) Південний: від Москви через Тулу, Орел, Курськ, Харків, Катеринослав і Олександрівськ у Крим через Сімферополь до Севастополя – 1440 верст;
- 2) Східний: від Орла через Тамбов до Саратова – 650 верст;
- 3) Західний: від Орла через Смоленськ, Вітебськ до Динабурга (де починалася вже побудована Ризько-Динабурзька колія і проходила Петербурзько-Варшавська залізниця) і далі від Риги через Митаву до Лібави – 945 верст;
- 4) Південно-Західний: від Одеси через Балту, Брацлав і Липовець у Київ і від Києва через Чернігів на з'єднання із Західною мережею між Брянськом та Рославлем – 1065 верст;
- 5) Південно-Східний чи Антрацитний: від Катеринослава до Грушівки (від неї вже існувала колія до Дону) – 380 верст. Усього – 4510 верст.

Ця мережа мала забезпечити збут основних сільськогосподарських і промислових товарів у приморські порти, з'єднала б родючі губернії з регіонами Північного Заходу, зв'язала б головні адміністративні центри, де мешкала значна частина населення. Бралось до уваги також завдання постачання залізниць паливом із Донецького басейну. У ході обговорення щодо цього проекту в ділових колах виникло кілька варіантів сполучення Москви з портами Азовського та Чорного морів. Пропонувався, наприклад, напрямок Одеса–Київ–Ніжин–Кролевець–Калуга–Москва.

Починаючи з 1866 р., за клопотаннями до уряду було направлено стільки заяв про видачу концесій на будівництво, що виконати програму Мельникова і послідовно будувати залізницю стало неможливо. Першочерговий проект створення мережі залізниць зазнав значних змін і в зміненому стані був височайше затверджений 23 квітня 1866 р. [369].

У новий проект будівництва, зразка 1866 р., увійшли залізниця не за направленням, а за самою їх назвою. Їх протяжність склала 3374 версти. Із 14 запланованих і затверджених до будівництва залізниць Курсько-Київську, Київсько-Балтську із Волочиською гілкою, Балтсько-Єлисаветградську, Єлисаветградсько-Харківську, Курсько-Харківсько-Азовську планувалось будувати територією України. Крім за-

значених залізниць, за 1866–1868 рр., було видано ще 12 концесій на будівництво залізниць, що не увійшли до затвердженої мережі 1866 р. [49, с. 118].

Головними умовами щодо необхідності будівництва залізниць у європейській частині Російської імперії було визначено:

1. Відкриття для сільгоспродуктів і продуктів тваринництва південно-східного, південного і південно-західного краю коротких і дешевих шляхів до головних портів Балтійського (Санкт-Петербург, Рига, Лібава), Чорного (Одеса, Севастополь, Феодосія) та Азовського (Таганрог) морів.

2. Сполучення найкоротшими сталевими шляхами південно-східного, південного та південно-західного краю з північно-західними губерніями, які постійно потребували додаткових продуктів харчування.

3. Сполучити зі столицями і поміж себе головні центри держави та, головне, сполучити Київ, що мав важливе політичне і військове значення, з Москвою і Петербургом.

4. Забезпечити всю мережу залізниць паливом, переважно кам'яним вугіллям із Донецького басейну і за допомогою залізниць забезпечити дешевим донецьким вугіллям регіони безлісої частини держави.

5. Досягти важливі результати при найменшій протяжності залізниць, обираючи для їх будівництва можливо сприятливу місцевість [235].

Перший голова правління товариства Південно-Західних залізниць, відомий вітчизняний вчений, який зробив неоцінний внесок у питання визначення впливу залізниць на економічний і фінансовий стан Російської імперії І. С. Бліох у своїх наукових працях дійшов висновку, що створення мережі залізниць для Росії, країни з неосяжними просторами, мало величезне не тільки господарське, але стратегічно-фінансове значення, І. С. Бліох розглядаючи вплив нового виду транспорту на тогочасний економічний стан, науково довів, що різниця продуктивних сільськогосподарських районів складає головну й основну характеристику економічного устрою Росії. А врівноважити цю різницю можуть тільки залізниці, за допомогою яких надлишковий збір продуктів споживання в одному районі, швидко

переміщується та продається в іншому. І. С. Бліох справедливо вважав, що вплив залізниць на всі сторони економіки та торгово-фінансовий баланс країни був величезним. Розраховані спочатку на задоволення, в першу чергу, потреб хлібного ринку, залізниці дали сильний поштовх для розвитку різних галузей промисловості країни, зв'язавши промислове виробництво з їх сировинною базою і з ринками збуту [184].

Отже, залізничне будівництво стимулювало розвиток сільського господарства та промисловості (металургія, машинобудування, цукрова промисловість, видобуток вугілля), а також прискорило концентрацію капіталів. Залізниці почали відігравати значну роль в обороні держави, сприяли проведенню військових реформ, прискорювали мобілізацію.

2.2. Стратегічне значення Києва у будівництві первинної мережі залізниць на терені України

Аналіз історичних матеріалів щодо початку будівництва залізниць на території сучасної України показує намагання уряду будувати, в першу чергу, залізниці на півдні країни з метою сполучення Москви з портами Чорного моря. На особливу увагу заслуговує історичне дослідження рішень з вибору будівництва залізничного сполучення у напрямку Києва. 26 грудня 1862 р. і 3 січня 1863 р. на особливих нарадах, у присутності імператора, генерал-лейтенант П. П. Мельников доповідав своє бачення будівництва залізниць на теренах Російської імперії. Для їх будівництва було визначено два головні напрямки: перший у бік Феодосії чи Севастополя, другий у бік Одеси [168].

Пропозиції Мельникова офіційно не затвердили, але було визнано необхідним і безвідкладним, виходячи із військово-економічних міркувань, будівництво залізниці від Москви через Тулу, Орел, Харків до Севастополя та від Одеси до Києва. Мельникову було запропоновано організувати будівництво даних ліній

коштами уряду, але згодом через певні організаційні та фінансові труднощі будівництво планували виконати за рахунок можливостей акціонерних компаній.

Першою в державі було відкрито у 1838 р. Царськосільську залізницю, між Санкт-Петербургом, Царським Селом і Павловськом, довжиною 25 верст. Другу, Варшавсько-Венську, побудовано тільки через 7 років, у 1845 р. протяжністю 308 верст. Упродовж наступних восьми років з 1845-го по 1853 рр., побудовано 990 верст залізниць, у тому числі й Миколаївську залізницю (615 верст). З 1853 по 1857 рр. будівництво залізниць було припинено внаслідок воєнних дій через відсутності фінансів.

У 1869 р. було побудовано 1782 версти залізничних колій. Станом на 31 грудня 1872 р. залізнична мережа Російської імперії давала можливість для безперервного руху у головних напрямках:

1. Від австрійського кордону через Варшаву та Брест до Москви загальною протяжністю 1505 верст.
2. Від південних берегів Волги до портів Балтійського моря по двох лініях: від Царицина до Риги (1783 верст) від Саратова до Петербурга (1480 верст).
3. Від Ростова до Санкт-Петербурга (1755 верст) [234].

Отже, «третя столиця» держави – Київ, тривалий час залишався без залізничного сполучення. Рух потягів від Києва до Балти по Київсько-Балтській залізниці було відкрито 26 травня 1870 р., а від Броварів до лівого берега Дніпра – 30 серпня 1869 р., від лівого берега до ст. Київ по Курсько-Київській залізниці 14 лютого 1870 р.

У тогочасній пресі розгорнулася активна дискусія щодо напрямків будівництва залізниць власне через Київ або за іншими напрямками, але в обхід Києва. Особливо яскраві, полемічні статті були надруковані у «Санкт-Петербуржских Ведомостях» [81, 216], «Московских Ведомостях» [4], «Одесском Вестнике» [230]. У Києві опонентом до цих видань у літературно-політичній газеті південно-західного краю «Киевлянин» виступили В. Країнський [140], автор з ініціалами В. К. [60] і професор по кафедрі поліцейського права Київського університету М. Х. Бунге,

який згодом став відомим державним діячем XIX ст., міністром фінансів, головою Комітету міністрів і членом Державної ради Російської імперії (травень 1881 – червень 1895 рр.) [44; 45]. Обидва науковці відстоювали ідею будівництва первинної залізничної мережі України через Київ. Причому В. Країнський критично аналізував публікації в «Одесском Вестнике» щодо продовження будівництва Одесько-Балтської залізничної лінії на Кременчук і Харків, М. Бунге навпаки критично підходив до публікацій у «Санкт-Петербургских Ведомостях» щодо будівництва залізниці з Москви до Харкова і далі на Таганрог або Київ до австрійського кордону, без Одеси.

«Одесі потрібно відпускати куяльницьку сіль, а ми запитаємо куди? – писав Країнський. – Полтава і Харків забезпечуються сіллю з кримських озер, отже, одеська сіль повинна або залишатись без збуту або продаватись на місцевих ринках за найнижчою ціною, тоді як при будівництві залізничної лінії Одеса–Київ–Москва може забезпечити сіллю величезний південно-західний регіон протягом понад 1000 верст. Те ж саме можна сказати і про солону та в'ялену рибу, яка не може мати вигідного збуту в Полтаві або Харкові, адже ці міста постачаються рибою з Дону. Якщо залізниця буде будуватись у напрямку Кременчука, що ж тоді буде поставляти Одеса до Харкова та Полтави? Вступивши один раз на помилковий шлях насилування економіки та торгівельних інтересів створених часом і сукупністю всіх умов самого життя, не можна не прийти до дуже крайніх висновків, що в даному випадку трапилось з «Одеським Вісником»».

«Акцентуючи увагу на тому, що імпорتنний цукор майже повністю витиснув вітчизняний із південних ринків «Одесский Вестник» дає зрозуміти, що настав час покінчити з усім нашим цукровим виробництвом, – пише далі Країнський, – тобто знищити всі наші витрачені на нього зусилля та капітали на тій підставі, що для нас незрівнянно важливіше розвиток таких виробництв, як обробка сала, виготовлення спирту, тютюну, шкіряне виробництво, обробка олійних культур, вироблення борошна, меду, воску тощо, ніж успіхи мануфактурної промисловості та заводських виробів. Незважаючи на такий рішучий вирок, винесений нашим заво-

дам і фабрикам, ми, навпаки, вважаємо, що кожна галузь промисловості поповнює іншу за кількістю своїх виробів, а загалом кожна галузь сприяє накопиченню загального народного багатства. На цій підставі ми вважаємо незрівнянно важливіше і навіть корисніше відправляти на північ, по Київсько-Московській залізничній лінії цукор, виготовлений у південно-західному краї й одержувати в обмін на нього пеньку, канати, лісові, чавунні, залізні та скляні вироби, що продукція центральної Росії може мати такий же вигідний обмін на одеську сіль, рибу та інші місцеві продукти».

«Політична важливість рейкового шляху, який з'єднає Одесу та південно-західний край через Київ з Москвою, не підлягає сумніву, – вважали «Московские Ведомости», – сліпий повинен бачити, що якщо якась лінія може бути потрібна Росії в політичних відносинах, то це лінія Москва–Київ. Настільки ж очевидна і стратегічна важливість цієї лінії, що йде паралельно з австрійським кордоном, розповсюджуючи стратегічне значення Києва на всьому цьому напрямку. Київ – головна цитадель південно-західного краю і він з'єднує притаманну йому міцність з обома столицями і з центральними губерніями держави. Зі стратегічної точки зору в Росії немає лінії більш важливої, ніж Московсько-Київська-Одеська лінія, тому політичні та стратегічні пункти цього питання не можуть бути предметом сумніву» [219].

У 183 номері «Санкт-Петербургских Ведомостей» було розміщено статтю відомого громадського діяча і письменника, згодом директора від уряду в правлінні Донецької залізниці, автора «Истории железнодорожного дела в России» О. А. Головачова про можливу південну мережу залізниць у Російській імперії. Головачов, полемізуючи проти «Московских Ведомостей», які у своїй статті відстоювали ідею будівництва залізниці з Москви на Київ і Одесу, прийшов до висновку, що російським економічним умовам найбільше підходять дві лінії будівництва залізниць: одна – з Москви на Тулу, Орел, Курськ, Харків до Таганрога або Ростова; інша – від Харкова, через Полтаву, Київ, Житомир і Радзивилов до австрійського кордону. У такий спосіб, за планом Головачова, Одеса або зовсім ви-

ключалась із мережі залізниць або ж якщо з'єднається з Москвою і Петербургом, то не інакше як через Київ, Полтаву, Харків, Курськ, Орел і Тулу. Головні аргументи, наведені Головачовим:

- 1) Київ взагалі не може вважатись торговим центром південно-західного краю;
- 2) у військовому відношенні залізниця від Москви на Харків і від Харкова на Київ до австрійського кордону важливіша, ніж від Москви на Орел до Києва;
- 3) як у військовому, так і в комерційному відношенні необхідна залізниця від Києва до Вільно, ніж від Києва до Орла.

Аналізуючи політичне значення залізниці від Москви до Києва, М. Х. Бунге робив висновок, що винятково економічна точка зору приводить неминуче до політичної байдужості та до помилок, за які обов'язково прийдеться платити в майбутньому ціною важких матеріальних жертв. Для Росії, при з'єднанні південного заходу з Москвою, мова йде не про встановлення зовнішньої політичної єдності, а про внутрішній органічний зв'язок і про здатність його впровадження у життя. Чим ближче буде Київ до Москви, тим менше буде жити південно-західний край осторонь, у винятковій сфері своїх місцевих інтересів.

«Тяжіння Росії до півдня неминуче, – робить остаточні висновки М. Х. Бунге, – і чим менші, при цьому, будуть втрати сил від марного тертя, тим швидшим буде наш економічний розвиток і тим скоріше зникнуть сепаристські прагнення, тому, що всі здорові сили суспільства знайдуть у сфері законних розумних інтересів достатній простір для своєї діяльності» [44].

За даними Київського статистичного комітету, на 1 січня 1864 р. у Києві було: дворів 5021, будинків 7354. Населення міста складалось із 68429 жителів: постійних – 47479 осіб, тимчасових – 20945 осіб. Із загального числа жителів – 38465 були чоловіки, 29959 – жінки. Найбільша кількість жителів мешкала на Печерську (12861 особа), менш усього в Куренівському кварталі. За віросповіданням: православних – 58453, розкольників – 357, римо-католиків – 5425, іудеїв – 3013, магометан – 22 та інших концесій. За станом: дворян – 13261; духовенства православного білого – 1658; чернеців – 556; міщан – 23386; селян – 8830; військових –

19665; іноземців – 842 і не належних до жодного із зазначених станів – 212 чоловік [86].

«Після закінчення будівництва залізниці, яка з'єднає Київ з Москвою, Одесою й австрійським кордоном для Києва наступить нове життя, – писав через кілька років М. Х. Бунге. – Значення його зросте і як міста, шанованого своїми святими місцями, і як головного оплоту російської народності та російської освіти в південно-західному краї. Святині Києва залучать велике число богомольців з далеких околиць Росії, його вищі навчальні заклади отримають кращих фахівців. Нарешті, можна припустити, що Київ стане бажаним місцеперебуванням для мешкаючих по сусідству землевласників Чернігівської, Полтавської і, можливо, Курської губерній. Близькість з Європою, порівняно м'який клімат, змусить багатьох обрати для постійного проживання Київ, а не Москву.

Київ за величиною своїх доходів і витрат перебуває після Санкт-Петербурга, Москви, Риги й Одеси, тобто посідає п'яте місце серед міст імперії (без Царства Польського і Закавказзя). По кількості доходів на одного жителя Київ займає 11 місце в імперії після Риги, Одеси, Санкт-Петербурга, Москви, Нижнього Новгорода, Архангельська, Полтави, Астрахані, Харкова і Симбірська. Звідси, – наголошував Бунге, – можемо зробити висновок, що Київ повинен мати головні риси облаштованого міського життя. Тим часом, місто не може похвалитися хорошим освітленням вулиць, міською лікарнею (розташована за містом), міським садом. Нарешті, Київ не має ні міського банку, ні ремісничої школи.

Якщо залізниці обіцяють Києву збільшення та розквіт, то необхідно подбати про те, щоб зростання благополуччя міста повернулось на благо як для нинішніх, так і для майбутніх поколінь киян, і щоб зручності життя змусили дорожити життям у місті. З іншого боку, потрібно зробити все, щоб багатство не вислизнуло з київських рук і не осіло в іншому місці, менш вигідному в природному відношенні, але у такому, де люди більше діяльні та завбачливі» [44].

У 1857 р. урядом було відмовлено в будівництві Київсько-Одеської залізниці групі засновників за участю англійського торгового дому Бонар і К. У 1858 р.

до цієї групи залучилось ще кілька засновників, які знову стали клопотати перед урядом про здійснення пропозиції та будівництва залізниці від Одеси до Бердичева і від Радзивілова через Бердичів до Києва, а також від Києва до Курська загальною протяжністю 1200 верст. З невідомих причин у цьому будівництві також було відмовлено.

Все ж таки будівництво залізниці до Києва залишалось привабливим проектом для акціонерів. Звісно, їх більше цікавили власні прибутки, ніж державна політико-економічна та військова доцільність будівництва. Через незначний проміжок часу, 31 грудня 1865 р., на засіданні Комітету залізниць міністр шляхів сполучення інженер-генерал П. П. Мельников доповідав, що до МШС надійшли пропозиції про будівництво залізниці від Балти до Києва і від Києва до Курська. Перша пропозиція зроблена берлінським негоціантом Леві та директором англійської компанії Брауном зі знижкою поверстової вартості будівництва до 73437 рублів з двома відгалуженнями – до Волочиська та Бердичева і до 75350 рублів з версти з одним відгалуженням до Бердичева, за умов гарантії 5 % і 1/12 погашення на витрачений капітал упродовж 85 років.

Друга пропозиція стосувалась лінії Курськ–Київ. Перший раз вона була надана для розгляду ще 1864 р. і тепер поновлена для ліній Курськ–Київ та Київ–Одеса з відгалуженням до Бердичева. Ініціаторами цього будівництва виступили бельгійські капіталісти барон Деврієр у товаристві з Шокен, Брюно, Кеннард і Ланград-Дюмансо. Це товариство не вимагало ні концесії, ні гарантій уряду, а пропонувало дозволити їм будівництво зазначених ліній на правах підряду з передачею побудованих залізниць уряду по ціні 75000 рублів за версту. При цьому земляне полотно планувалось відсипати для подвійної (парної) колії.

24 березня 1866 р. з останніми підприємцями і був підписаний контракт на будівництво, який 21 травня 1866 р. затвердив імператор. За умовами цього договору товариство зобов'язалось збудувати залізницю від Києва до Балти з відгалуженнями до Бердичева та Волочиська впродовж 4-х років. До зобов'язань товариства належало також забезпечення новозбудованої залізниці рухомим складом і

всіма технічними пристроями. Оптова ціна будівництва була визначена у 14083370 рублів металевих і 23167695 рублів кредитних. У випадку перевищення термінів будівництва на товариство мав бути накладений штраф у розмірі 5 % на рік на всі суми, що були отримані від уряду на будівництво.

У 1870-му побудовано залізничні лінії від Києва до Жмеринки й від Жмеринки до Балти. Впродовж 1870–1873 рр. було збудовано Бердичівсько-Брестську лінію, яка з'єднала Правобережну Україну з польськими губерніями Російської імперії. Із впровадженням її в експлуатацію хлібні вантажі Правобережжя, які раніше надходили в Одеський порт, були переорієнтовані на балтійські порти (транзитом по австрійських і німецьких залізницях) [49, с. 101–104; 128].

У 1873 р. відкрився рух на Знам'янсько-Миколаївській залізниці. Завдяки цій лінії Знам'янка (нині місто у Кіровоградській обл.) стала вузловою станцією, а Миколаїв – хлібоекспортним портом. Побудована у 1876 р. залізниця від Знам'янки до Фастова (Фастівська) розширила Миколаївський експортний район і стимулювала розвиток цукрової промисловості України.

В 1874 р. закінчилось будівництво Ландварово (нині ст. Лентварис тер. Литви)-Роменської (Конотопської) залізниці, яка зв'язала Лівобережну Україну з Білоруссю й Балтійським морем. У межах сучасної Південно-Західної залізниці вона проходила по дільниці Щорс(Сновськ)–Бахмач. По цій залізниці український товарний хліб спрямовувався в білоруські та литовські губернії, а також на експорт.

Отже, кістяк первинної залізничної мережі України складала магістралі, призначені для доставки українського хліба в регіони імперії, які потребували привозного хліба, та на експорт. Ці залізничні лінії зв'язували кожний український регіон з чорноморсько-азовськими та балтійськими портами. Водночас намітилось значне відставання залізничного будівництва в інших напрямках: не було сполучення між Києвом і Харковом, майже не будувалися залізниці в Донбасі [175].

Крім вантажів і пасажирів залізницями розпочато перевезення кореспонденції, посилок, тюків, поштових карет. Карети та брочки встановлювалися на відкритих залізничних платформах. Поштовий вантаж вагою до п'яти пудів здавався в багажний вагон. При великій кількості пошти виділявся спеціальний вагон. У ньому дозволялося перебувати лише супроводжуючим і поштовим чиновникам. Кореспонденція в них не оброблялася, і в дорозі обмінювалися тільки закриті поштові речі.

У січні 1871 р. Державна рада затвердила «Статут про перевезення пошти залізницями», згідно з яким залізниці зобов'язувалися погоджувати з поштовим відомством розклад руху поїздів, причіпляти поштові вагони, ремонтувати їх, виділяти приміщення на станціях для зберігання поштової кореспонденції, а також у кожному пасажирському поїзді – місце для пошти та супроводжуючого. На власних залізницях поштові операції не проводилися. Статутом заборонялося керівникам залізниць приймати і самостійно пересилати гроші, цінні папери, бандеролі, посилки. Правила перевезення пошти залізницями набрали сили 9 січня 1873 р., а наступні – 14 червня 1917 р. [207].

Залізничне будівництво вплинуло на розвиток української важкої індустрії. На одну версту залізниці потрібно було майже 5 тис. пудів рейок. Нове залізничне будівництво створювало великий попит на рейки, вагони, паровози. А це, у свою чергу, вимагало багато руди та кам'яного вугілля. Крім того, для залізничного будівництва необхідно було багато цегли, цементу, лісу і це знову ж таки, спонукало до розвитку відповідних галузей промисловості. До того ж, залізниця споживала чимало кам'яного вугілля. Можна сказати, що розвиток важкої індустрії йшов паралельно з розвитком залізничної мережі. Без залізничного будівництва розвиток кам'яновугільної та залізорудної промисловостей в Україні був би не таким значним [215, с. 331].

Отже, на першому етапі залізничного будівництва в тогочасній економічній складовій економічного устрою Російської імперії Київ розглядався як периферійний адміністративний центр, що не мав значного торгово-економічного значен-

ня. Військово-політичне значення Києва визначалось близькістю кордонів до Австро-Угорщини, але вкладати значні фінансові ресурси у будівництво залізниць для задоволення лише військових потреб економіка держави не мала змоги. На першому етапі залізниці на теренах нашої Вітчизни будувались для потреб хлібного експорту. Розширення залізничного будівництва привело до зростання інших галузей промисловості.

2.3. Формування джерел фінансування залізничного будівництва на терені України

Одним із найважливіших завдань Російської держави у післяреформений період була цілеспрямована діяльність щодо управління економікою країни. Ключовою ланкою пріоритетних напрямів економічної політики стало залізничне будівництво. Природно, що питання залізничного будівництва не залишилось поза безпосередньою увагою з боку уряду країни. Залізниці вже на початковій стадії будівництва сприяли розвитку продуктивних сил, виходячи із загальнодержавних міркувань, представлялись найбільш перспективними для капіталовкладень, робили істотний вплив для реалізації суто державних функцій: адміністративних, народногосподарських військово-стратегічних, політичних. Початок розвитку залізничної транспортної мережі став не тільки одним з найважливіших факторів розвитку промисловості, але і могутнім стимулятором для активізації внутрішньої та зовнішньої торгівлі, слугував основою для створення багатьох акціонерних товариств, а також для формування фондового ринку цінних паперів, удосконалення банківської системи. В 1850–1870-х рр. уряд усіяко заохочував розвиток залізничного транспорту, причому не тільки шляхом надання пільг і фінансових субсидій, але і за допомогою підтримки вітчизняної промисловості. Тим самим була продемонстрована першорядність залізниць у справі господарського відновлення Російської імперії. Отже, історичний досвід будівництва залізниць у другій половині XIX

ст. є важливою складовою частиною соціально-економічної історії нашої країни [350, с. 15].

До початку залізничного будівництва у Російській імперії було створено систему з будівництва й утримання основного типу наземних шляхів сполучення – шосейних доріг і скотопрогінних шляхів. 24 березня 1833 р. законодавчо затверджено порядок, згідно з яким визначено загальну мережу важливих шосейних доріг царської імперії та встановлено основні правила облаштування й утримання шляхів у державі, а також закладено економічні засади для подальшого розвитку і формування всієї сфери дорожнього будівництва. За цим законом усі шляхи поділялись на п'ять класів [162].

Тогочасні шляхи, як правило, були ґрунтовими, що розкисали під час дощів, особливо весною та восени. Повені, що часто траплялися в губерніях, руйнували дерев'яні мости. Тому для ремонту існуючих державних і місцевих доріг постійно залучався основний прошарок місцевого населення – селяни, серед яких були запроваджені так звані дорожня та ремонтна повинності. А саме селянин повинен був відпрацювати певну кількість днів у календарному році разом зі своєю тягловою силою під час ремонту вказаних доріг або ж надати на вимогу влади чи поміщика свою тяглову силу. На інші прошарки населення, які мешкали в повіті (купців, міщан, козаків тощо), накладалися грошові стягнення, або ж вони у певних випадках зобов'язані були надавати чиновникам або поміщикам свою тяглову силу. Таким був стан справ на теренах нашої Вітчизни із наземними шляхами сполучення до початку будівництва швидкого, надійного та дешевого виду транспорту – залізниць [59].

До реформи 1861 р. у Російській імперії були зроблені тільки перші кроки у сфері залізничного будівництва. На час ліквідації кріпосного права загальна довжина залізничних ліній становила майже 1500 верст. Згаявши час на безпідставні побоювання щодо необхідності будівництва залізниць, російський уряд був змушений активно розпочати їх будівництво з метою надолужити втрачене. Друга половина XIX ст. була періодом форсованого будівництва нових залізниць і бурх-

ливого зростання російської промисловості: за сорок років, з 1860 по 1900 рр., було побудовано майже 50 тисяч верст нових залізничних колій.

Історичною датою початку активного залізничного будівництва і переходу на якісно новий вид сполучення у Російській імперії можна вважати 1837 р. У цьому році почала функціонувати Царськосільська залізниця довжиною 25 верст. Питання про будівництво другої – Варшавсько-Віденської – залізниці було вирішено в 1838 р., вже у 1839 р. було затверджено статут товариства. В 1863 р. почалось будівництво першої залізничної лінії в Україні, від Балти до Одеси, довжиною 196 верст. Перша залізнична лінія на Лівобережжі з'явилась у 1868 р. Вона пролягала від Курська через Ворожбу та Конотоп до Броварів. До цього часу основним видом транспорту були гужові засоби. Гужовий транспорт в Україні використовувався у двох експлуатаційних режимах – чумацтво і підводна повинність. Повільно розвивався річковий транспорт. Наскрізний рух Дніпром був неможливий у зв'язку з наявністю численних порогів. У Дніпровському басейні 1852 р. налічувалось 7 пароплавів загальною потужністю 360 к. с. Після Кримської війни розвиток пароплавання поживавився. У 1859 р. Дніпром і його притоками вище порогів курсувало 17 пароплавів, серед них три пасажирських, решта – буксири [181].

Залізничне будівництво – витратний і капіталомісткий захід, тому на початковому етапі формування нової галузі народного господарства та становлення економічного потенціалу держави уряд не міг інвестувати в будівництво мережі залізниць достатньої кількості капіталовкладень, що призвело до пошуку альтернативних джерел фінансування. Альтернативою до урядових джерел фінансування залізничного будівництва став приватний капітал. Але на той час окремі підприємці ще не володіли капіталом у розмірах, необхідних для самостійної організації залізничного будівництва. Для залучення фінансових інвестицій у даний сегмент економіки урядом був розроблений і задіяний спеціальний механізм. Домінуючою формою цього механізму стало акціонерне товариство. Акціонерна форма капіталу зручна саме своєю здатністю залучати інвестиції. Зацікавлені у споруд-

дженні конкретної лінії підрядники, на певних умовах отримували концесію на будівництво, по його завершенні на визначений період експлуатували залізницю з метою повернення власних інвестицій і одержання прибутку на них. Цей спосіб фінансування й організації будівництва одержав назву концесії.

Концесія, концесійна угода – форма державно-приватного партнерства із залученням приватного сектора до ефективного управління державною власністю або при наданні послуг, які зазвичай належать до пріоритетів держави, на взаємовигідних умовах. Концесія має на увазі, що концедент (державна) передає концесіонерові право на експлуатацію природних ресурсів, об'єктів інфраструктури, підприємств, устаткування. На заміну концедент одержує винагороду у вигляді разових (паушальних) або періодичних (роялті) платежів. Концесійні угоди реалізуються на основі публічного майна, у тому числі з використанням бюджетних коштів [40].

Шляхом договору концесії, що широко застосовувався на початковому етапі залізничного будівництва, акціонерне товариство (концесіонер) з метою залучення коштів фізичних осіб на будівництво, мобілізувало приватні капітали шляхом обіцянок швидкого та значного збагачення й інвестувало отримані кошти в залізничне будівництво, через розміщення та продаж цінних паперів (акцій) на біржах.

До середини XIX ст. усі біржі в Російській імперії були винятково товарними. В Україні їх було три: Одеська, Київська та Харківська. На них, в основному, уклалися угоди із придбання й продажу товарів, страхування суден. Від другої половини XIX ст. на біржах країни стали укладати угоди з державними та приватними цінними паперами. У цей час внаслідок посиленого випуску нових кредитних білетів та зниження банківських відсотків у заможної частини населення з'явилась достатня кількість вільних коштів, що дало можливість для їх вигідного розміщення через купівлю цінних паперів на біржах. Отже, біржовий ажіотаж досяг свого найбільшого поширення й охопив спекулятивною лихоманкою всі прошарки суспільства. Відомий економіст В. П. Безобразов писав: «Все денежные обороты совершались чрезвычайно легко и быстро; только что затраченные капиталы во-

звращались с огромными барышами. ...В промышленность и спекуляцию бросились люди, которые до войны были совершенно им чужды... никогда не занимавшиеся ни торговлею, ни промышленностью» [21].

Розміщення капіталів у акції залізниць перетворилось в одну з найвигідних і прибуткових справ. Населення активно купувало акції залізничних підприємств, від чого ті ще швидше піднімались у ціні. І це підвищення відбувалось майже щодня. Величезним успіхом на ринку цінних паперів користувались акції Головного товариства російських залізниць. Державний банк, Петербурзьке товариство взаємного кредиту й інші кредитні установи, йдучи назустріч бажанню майбутніх акціонерів, пропонували свої капітали на найбільш вигідних умовах, надаючи значні позики під будь-які папери, «вартість яких була трішки більшою від шпалерного паперу» [70].

«Вестник промышленности» писав: «Не успеет составиться новая акционерная компания, смотришь, все ее акции разобраны нарасхват до дня официальной продажи, и тотчас же начинают ходить из рук в руки с надбавкой. В Петербурге рассказывали, как желающие получить акции образовавшегося в Москве Страхового от огня общества собрались еще с вечера – накануне дня раздачи у дверей которы – прождали целую ночь, и при открытии дверей только весьма немногие получили желанные бумаги». Народу зібралось так багато, що «началась теснота, давка, были и такие, которым сделалось дурно, другие принуждены были вылезать в окно, потому что назад протесниться было невозможно» [51, с. 3–17].

Біржова гарячка досягла свого найвищого розвитку в 1857–1858 рр. У журналі «Русский экономист» писали: «Министры и другие сановники, чиновники всех рангов бросились играть на бирже, помещики стали продавать имения, домовладельцы – дома, купцы побросали торговлю, многие заводчики и фабриканты преобразовали свои учреждения в акционерные компании, вкладчики в правительственных банках начали выбирать оттуда свои вклады, – и все это бросилось в азартную игру на бирже, преимущественно, разумеется, на ажиотаж с этими последними, впервые гарантированными нашим правительством акциями. Разгулу на

бирже не было удержу». Економічна ситуація в країні змінилась на негативну наприкінці 1858 р., коли під впливом світової економічної кризи почалось обвальне падіння цін на фондовому ринку. Акції багатьох товариств перестали продаватись і купуватись на біржі. Значно похитнулось положення Головного товариства російських залізниць. Акції та облігації цього підприємства впали в ціні, їхня біржова ціна зменшилася на 45 %. Майже 100 тисяч акцій Головного товариства було закладено до Державного Комерційного банку і вони не викупались їхніми власниками [298].

Ажіотаж на біржах продовжувався до кінця серпня 1869 р. За цей час багато хто встиг значно збільшити свої статки, заробивши на біржі пристойні капітали. Біржова паніка, що спалахнула в Петербурзі, охопила Москву і поширилась по всій країні. Усі залізничні папери, що донедавна були наррозхват, не знаходили покупців і падали у ціні. Ці події отримали назву знаменитої «біржової російської кризи». Ще зовсім нещодавно улюбленою темою розмов у суспільстві була тема про прибутковість того або іншого цінного папера, тепер же більше говорили про фінансові втрати або руйнування бізнесу тієї або іншої відомої особи [191].

Найближче царське оточення також бажало мати значний фінансовий зиск від можливостей впливати на вирішення питань видачі концесій і створення акціонерних товариств. Незвичайна лояльність уряду до приватного будівництва концесійним способом пояснювалася тим, що в ролі таємних і явних учасників концесії виступали представники вищої адміністрації (міністр двору граф Адлерберг, керуючий Державним банком Є. І. Ламанський та ін.), великі князі (Микола Миколайович, Михайло Миколайович) і навіть фаворитка, а потім дружина Олександра II княгиня Долгорука.

У червні 1871 р. до Комітету міністрів, з найвищого повеління, вноситься пропозиція про видачу концесії на Ландварово-Роменську (Конотопську) залізницю Юхимовичу та Векерсгейму. Але міністр Бобринський і шеф жандармів Шувалов просять імператора дозволити Комітету обговорити питання ще раз. 5 липня Комітет приймає рішення на користь Мекка. Цар пропонує переглянути пи-

тання з урахуванням прохання Юхимовича, але Комітет наполягає на своєму рішенні. До фон Мекка навідується Олександр Шебеко і вимагає грошей! Мекк відмовляється платити людям, які боролись проти нього; Шебеко погрожує «провалити справу».

30 липня 1871 р. рішення на користь фон Мекка Олександр II все-таки затверджує, але думки мемуаристів розходяться щодо обставин виникнення такого результату. За свідченням О. І. Дельвіга, який працював заступником Бобринського, агентам Мекка довелося знову їхати до Емса і переконувати оточення Долго-рукої, що немає різниці в тому, від кого одержувати гроші – від Юхимовича чи від Мекка. А Бобринський і Дельвіг незабаром після цих подій позбавились своїх посад: така була плата за принциповість.

К. Ф. фон Мекк, одержавши концесію на Конотопську залізницю, зустрівся зі значними труднощами. Завдяки фінансовій допомозі уряду він добудував залізницю, але її експлуатація виявилася збитковою, і йому знову довелося звернутись до зв'язків при дворі, щоб одержати урядову позику. «Причина цього, – пише С. Ю. Вітте, – була такою, що в міру розвитку будівництва нових залізниць уряд ставав усе досвідченіше і досвідченіше і ставив усе більше і більше тяжкі умови для концесіонерів. Тому зрештою люди перестали так наживатись і навіть були випадки, коли і великі підрядники прогоряли» [342].

Отже, «залізнична лихоманка», що збіглася зі світовим економічним підйомом 1868–1872 рр., стала «золотим десятиліттям» для засновників і концесіонерів. Заможні прошарки суспільства були захоплені біржовою та банківською грою. Кінець 1860-х–перша половина 1870-х рр. ознаменувалися нечуваним і більше у таких розмірах уже ніколи не повторюваним бумом концесійного підприємництва. На ниві нового залізничного будівництва відкрилось найбагатше джерело спекулятивної наживи. Концесія ставала предметом торгу, продажів і перепродажів [367].

Операції із залізничними цінними паперами – одна з найважливіших сторін діяльності банкірського дому. Збагачення залізничних грюндерів – власників бан-

кірських будинків – здійснювалось у значній мірі за рахунок державної скарбниці. Наприклад, С. С. Поляков одержував на пільгових умовах багатомільйонні позички у Державному банку на залізничне будівництво. У період Російсько-турецької війни 1877–1878 рр. військове міністерство готове було платити скажені гроші за термінове будівництво залізничних колій для військових потреб. Полякову дозволялось купувати за кордоном за казенний рахунок рухомий склад і паровози, безмитно завозити рейки та інші необхідні для будівництва залізниць матеріали.

Банкірський дім дуже часто виступав як посередник для організації за кордоном передплати на залізничні облігації того або іншого товариства. Так, наприклад, А. А. Абаза і К. К. Унгерн-Штернберг як засновники товариства Харківсько-Кременчуцької залізниці в 1868 р. для організації позики за кордоном скористались посередництвом одеських банкірських будинків. Вони організували позику через банкірський будинок «Генрі Шредер і К» у Лондоні.

Навесні 1871 р. товариство Рибинсько-Бологовської залізниці, головою правління якого був А. М. Варшавський, а до складу директорів входив І. О. Вишнеградський, випустило позику на 3 млн рублів металевих через німецькі банкірські будинки «Брати Зульцбах» і «Август Зиберт» у Франкфурті-на-Майні. Позику було розміщено також через берлінські банкірські будинки «Мюллер і К» та «Ріхтер і К^о». Посередником у розміщенні позики з російського боку виступив Петербурзький банкірський будинок «Е. М. Мейер і К^о», що взяв на себе 16,3 % від суми позики. У 1869 р. потомствений почесний громадянин Олександр Шепелер (представник торгового дому «Шепелер і Шварц» у Ризі) разом з банкірським будинком «Брати Зульцбах і К» виступив засновником товариства Московсько-Смоленської залізниці. Це свідчило про те, що російський банкірський дім у своїй більшості співробітничав з німецькими банками у створенні залізничних товариств. Таким чином, банкірські будинки в 1860–1870-х рр. виступали як довірені у сфері фінансових операцій багатьох залізничних товариств. З часом, ці функції перейшли до великих акціонерних банків [8, с. 192].

Основоположник залізничної статистики, ініціатор створення товариства Південно-Західних залізниць і перший голова правління цього товариства І. С. Бліох зробив висновок, що для російських концесіонерів із європейських країн, держави, що роблять заощадження, і ринки, які розміщують свої капітали, залишались за походженням тільки із Німеччини. Але в цей час улюбленими паперами, що користувались попитом великих німецьких капіталістів, були переважно американські фонди, які приносили величезні прибутки. Дрібні, головним чином, провінціальні капіталісти, що шукали, насамперед, правильного розміщення своїх незначних заощаджень, звертались в основному до придбання урядових німецьких паперів або залізничних гарантованих облігацій.

Залучення дрібних капіталістів до придбання російських залізничних облігацій відбувалось за сприяння так званих банкірів-міняйл, головним чином берлінської і франкфуртської бірж. За активною участю цих посередників, але за дуже великі російські комісійні відсотки або участь при розподілі прибутків, отриманих від будівництва залізниці, і було досягнуто накопичення первинного капіталу, необхідного для початку будівництва нашими залізничними діячами. «Звичайно, – зауважує Бліох, – залізничним діячам при вигідних умовах видачі концесії, не важко було платити дуже високі комісійні, тільки б мати можливість для залучення капіталу для будівництва» [25, с. 45–46].

Із перших восьми приватних залізничних товариств у 50–60-ті роки ХІХ ст. лише два працювали задовільно, п'ять не виправдали себе, а Головне товариство російських залізниць відрізнялось «исключительно неумелым образом действия», розкраданнями та збитковістю для державної скарбниці (в 1868 р. з 100 млн рублів боргів приватних залізничних товариств державній скарбниці на це товариство припадало 89 млн рублів). Незважаючи на це держава, у 1870–1871 рр. передала на пільгових умовах казенні залізниці приватному капіталові, і протягом восьми років (з 1871 по 1878 рр.) у Російській імперії залізниці були суто приватними. За ці роки залізнична мережа незначно розширилась, а борги скарбниці зросли в 5 разів (із 100 млн до 515 млн руб.). Держава щорічно виділяла по 50

млн рублів на виплату відсотків і сум на погашення по позиках. Майже весь дефіцит бюджету протягом більше 20 років (1857–1878 рр.) був викликаний підтримкою приватних залізничних товариств. Після 1878 р. держава знову була змушена зайнятись залізничним будівництвом і викупила у казну частину залізниць.

О. М. Елютін на основі великої кількості зібраних архівних матеріалів, аналізуючи історію залізничного будівництва в Російській імперії, підкреслював, що у знамените післяреформенне десятиріччя 1866–1876 рр. швидко створювалася перша розгалужена залізнична мережа європейської Росії з центром у Москві. Після отримання невдалого досвіду по залученню іноземного банківського капіталу в залізничне будівництво і затяжної залізничної кризи, що виникла у 1862–1865 рр., уряд зробив спробу будувати залізниці за казенний рахунок. Однак, і це сподівання виявилось малоефективним, тому громадська думка корегувалась завдяки розумінню необхідності змін загального напрямку залізничної політики, спрямованої урядом на заохочення вітчизняного приватного капіталу шляхом пільгового кредитування залізничних концесіонерів.

Приватні підприємці будували залізниці значно дешевше, ніж уряд, хоча і значно дорожче від дійсної вартості будівництва. Адже до накладних витрат приватних товариств входили колосальні хабарі та неофіційна ціна концесії, яка отримувалась через титулованих посередників. Залізниця будувалась максимально швидко, з метою скорішого їх продажу, щоб згодом приступити до будівництва нової магістралі.

Отже, у вітчизняному секторі ринкової економіки другої половини XIX ст. можна виділити дві основні форми господарської діяльності, а саме індивідуальну та колективну. Із колективної форми господарської діяльності право на життя отримали дві основні асоціації: торговий дім і акціонерне товариство. Історично так склалось, що основним функціональним елементом вітчизняної економіки на ниві залізничного будівництва стала вища форма асоціації капіталу – акціонерна компанія. Ця форма організації виробництва дає колосальні можливості для ефективного проведення та розширення масштабів діяльності. В акціонерній компанії капітал

складається з рівних часток (акцій). Власниками їх можуть бути різні підприємці, права і відповідальність яких пропорційні внесеному ними капіталу (числу акцій). Головним органом управління компанії є збори акціонерів, які делегують визначені повноваження правлінню. Рішення приймаються більшістю голосів, а керівні органи створюються на принципах виборності та змінюваності. Акціонерна демократія, таким чином, обмежує можливості держави для довільного втручання у внутрішні справи компанії [103].

Іншими перевагами акціонерних компаній були обмежений ступінь ризику, можливість переходу акцій із рук у руки, вільна циркуляція акцій на біржі. Процедура створення акціонерних компаній і контроль за їхньою діяльністю з державного боку були досить твердими. Створення акціонерної компанії здійснювалось тільки в дозвільному порядку. Типового акціонерного статуту в Росії не було, але статут компанії мав включати опис її діяльності, пройти через складну бюрократичну процедуру, і, зрештою, його повинен був затвердити імператор [43].

Акція (франц. *action*) – вид цінних паперів без встановлення терміну обігу, що є свідоцтво про власність на визначену частку статутного (складеного) капіталу акціонерного товариства і надає її власнику (акціонеру) певні права, зокрема: право на участь в управлінні товариством, право на частину прибутку товариства у випадку його розподілу (дивіденд), а у випадку ліквідації – на частину залишкової вартості підприємства. Одночасно акція є одиницею капіталу, переданого акціонерами в користування акціонерному товариству [263, с. 177].

Облігація (лат. *obligatio* – зобов'язання) – емісійний цінний папір, що засвідчує внесення її власником грошових коштів і підтверджує зобов'язання відшкодувати йому номінальну вартість цього цінного паперу в передбачений у ньому строк з виплатою фіксованого відсотка (якщо інше не передбачено умовами випуску). Облігації усіх видів розповсюджуються серед підприємств і громадян на добровільних засадах. Облігація для залізничних товариств була важливим джерелом коштів, що запозичувались, адже значна частина позик по облігаціях носить довгостроковий характер і має відносно невеликий відсоток. Іноді їх називають

«дешевими» кредитами. Облігації, запропоновані для відкритого продажу з наступним вільним обігом (крім безпроцентних облігацій), повинні містити купонний лист на виплату відсотків. Купон на виплату відсотків повинен містити такі основні дані: порядковий номер купона на виплату процентів; номер облігації, по якій виплачуються відсотки; найменування емітента і рік виплати відсотків [100].

Прибуток від облігацій апріорі менше, ніж прибуток від акцій. Отже, і ризик менше. Таким чином, акції можуть принести збиток, а можуть – прибуток, а облігації, імовірніше за все, принесуть прибуток, але менший. Облігації, на відміну від акцій, не роблять тримача співвласником підприємства. Зате роблять кредитором, перед яким підприємство перебуває в більшій відповідальності, ніж перед співвласником. Якщо раптом підприємство збанкрутує, то воно зобов'язане виплатити свої борги. Тобто тримачі облігацій обов'язково матимуть прибуток, а сплачувати борги будуть співвласники (власники акцій), які одержать свої гроші тільки після того, як борги буде сплачено.

Із розширенням залізничного будівництва російський уряд видавав гарантії приватним акціонерним товариствам з метою підтримки оголошеної відсоткової прибутковості власникам цінних паперів. Проводилось це з метою стимулювання залучення коштів. Якщо залізничне товариство не одержувало запланованого прибутку, воно могло одержувати позички та субсидії з державного бюджету. Отримані позики повинні були погашатись за рахунок майбутніх прибутків товариства.

У 1881 р. дозвіл (концесія) на будівництво залізниці був доповнений умовою, що все специфічне обладнання і все майно товариства після 15-річного терміну переходить безоплатно у власність держави. З цього року щорічно товариство направляло частину прибутку в розмірі 44247 рублів 20 копійок металевих на викуп по жеребу деякої кількості акцій згідно з особливою таблицею, складеною з таким розрахунком, щоб тоді, коли прийде час передавати майно у державну власність, всі акції було викуплено. Акції викупувались за номінальною ціною в 125 рублів металевих і називались погашеними. Власник викупленої акції одер-

жував замість акції так зване дивідендне свідоцтво, що давало йому право на участь в отриманні прибутків [4].

Отже, тодішня концесійна система залізничного будівництва була вкрай невигідна для держави, змушеної виплачувати відсотки та погашення по капіталу, позиченому в іноземних банкірів, серед і були залізничні облігації. Але, навіть формальне віднесення позик на рахунок створюваних концесіонерами акціонерних товариств, давало можливість здійснювати масштабне будівництво залізниць навіть в умовах бюджетного дефіциту. Не витрачаючи власних коштів на будівництво, акціонери були повними господарями на залізницях: встановлювали довільні тарифи, вели між собою тарифні війни, недбало поводитись з довіреними їм вантажами. Залізничний транспорт опинився в становищі явної кризи. Концесійне залізничне будівництво, образно назване «концесійною гарячкою», було припинене. Наприкінці 1870-х рр. урядова комісія графа Баранова зібрала безліч фактів про зловживання правлінь залізничних акціонерних товариств, про їхню безгосподарність, незадовільне ставлення до вимог військового відомства, але комісія висловила проти викупу залізниць у казну. Уряд змушений був здійснювати залізничне будівництво самостійно, й нечисленні залізниці, збудовані у 1880-х рр., заклали основу державного сектору на транспорті. У таблиці 2.2 проведені вартості залізниць, побудованих на 01.01.1873 р.

Таблиця 2.2

Відомість будівельної вартості залізниць, побудованих на 01.01.1873 р.

(витяг із журналу МШС за 1878 р.)

№ з/п	Назва залізниці	Будівельна вартість у металевих рублях	
		усього	на версту
1	2	3	4
<i>Залізниці, побудовані урядом за рахунок державної казни</i>			
1	Миколаївська	74667059	123617
4	Одесько-Кременчуцька	33296218	50525
5	Тираспіль-Кишинівська	3896171	58369
7	Київсько-Балтська	34874103	56068

8	Тереспільсько-Брестська	656000	82000
10	Крюковсько-Кременчуцька	2288000	(міст ч/з Дніпро)
<i>Залізниці, побудовані приватними акціонерними товариствами</i>			
3	Петербурзько-Варшавська	87341720	72362
4	Московсько-Нижегородська	35825916	62990
12	Варшавсько-Тереспільська	8165000	42196
14	Лодзинська	1175545	45214
17	Курсько-Київська	23899281	54316
24	Курсько-Харківсько-Азовська	17510880	45900
30	Харківсько-Кременчуцька	9652500	39722
33	Лібавська (1-ша дільниця)	9591750	32624
37	Брестсько-Граєвська	8695669	42941
40	Київсько-Брестська	17941810	34240
45	Ландварово-Роменська	18996014	26415
46	Лозовсько-Севастопольська	23644912	38756

Отже, на першому етапі залізничного будівництва – з 1865 по 1875 рр. – засновники залізничних товариств із незначними власними капіталами майже безконтрольно здійснювали будівництво й експлуатацію залізниць і збагачувались за рахунок державних коштів. Залучення приватних капіталів до залізничного будівництва неминуче було пов'язано зі значною фінансовою підтримкою з боку держави, адже будівництво залізниць до початку їх активного викупу в державну казну, мало переважно витратний характер і вимагало залучення значних фінансових капіталів на тривалий час. Уряд, при цьому, ще був змушений відповідно до системи гарантій, що діяла тоді, субсидіювати збиткові залізниці. Це пояснюється значними масштабами залізничного будівництва, дорожнечею зовнішнього кредитного портфеля. Поодинокі осилити витрати на залізничне будівництво, віддача від яких очікувалась у віддаленому майбутньому, в тих історичних умовах ні держава, ні приватні підприємці не могли. Проблема будівництва залізниць на першому етапі була успішно вирішена через союз держави з приватним капіталом.

Взаємовідносини держави та приватного капіталу знайшли своє відображення у цілком визначених формах співробітництва, закріплених в урядових рішеннях, статутах приватних товариств і концесіях (договорах товариств із міністерством фінансів, державного майна і шляхів сполучення), а також у сферах іс-

нування грюндерства, засновницької гарячки, біржових спекуляцій, фінансових пірамід і підкупу державного чиновництва.

На першому етапі залізничного будівництва побудовані залізничні лінії, що зв'язували два кінцевих пункти, вирішували локальні економічні проблеми в окремо взятому регіоні без врахування економічних умов функціонування майбутньої розгалуженої мережі залізниць, що поступово, зі зростанням кількості побудованих верст, перетворювалась в окрему галузь народного господарства.

Концесійна система залізничного будівництва, у фінансовому плані, була вкрай не вигідною для держави, вимушеної виплачувати значні відсотки на погашення боргів по капіталу, позиченому в іноземних банкірів, серед яких були розміщені залізничні облігації. Але навіть формальне віднесення позик на рахунок створюваних концесіонерами акціонерних суспільств давало можливість здійснювати масштабне будівництво залізниць в умовах бюджетного дефіциту.

2.4. Влада й акціонери в будівництві первинної мережі залізниць

Для кращого аналізу урядових фінансово-економічних рішень стосовно розуміння порядку та правил, встановлених для будівництва перших залізниць необхідно розглянути питання структури, функцій і можливостей державного апарату в пореформений час, а також у першій половині XIX ст. У праці радянського дослідника М. П. Єрошкіна викладено історію державних установ Російської імперії, розкриваються соціально-економічні причини їхнього виникнення, організаційного устрою, напряму діяльності і взаємодії, аналізуються причини заміни одних державних установ іншими, показано процес створення та розвитку міністерства шляхів сполучень [105].

Серед державних установ особливу роль у початковій стадії залізничного будівництва було відведено Комітету міністрів, який був створений 8 вересня 1802 р., одночасно зі створенням у Російській імперії міністерств. Комітет міністрів

був вищим адміністративним і дорадчим органом царя з найбільш довіреними, вищими чиновниками з усіх сфер державного управління. Комітет міністрів складався з міністрів та головноуправляючих на правах міністрів.

Перевантажений масою адміністративних справ, Комітет міністрів не міг у повному обсязі здійснювати координацію діяльності окремих відомств і міністерств. Тому неофіційно з осені 1857 р., а офіційно з 12 листопада 1861 р. почав діяти новий урядовий орган – Рада міністрів. Головою Ради міністрів був особисто імператор. На відміну від Комітету міністрів, у веденні якого залишились поточні адміністративні справи, Рада міністрів розглядала заходи загального державного значення [363].

Початковому періоду активного будівництва залізниць на теренах нашої Вітчизни передувала тривала боротьба у вищих бюрократичних сферах. Через значний дефіцит бюджету тогочасна держава не могла витратити кошти на залізничне будівництво, тому наприкінці 1838 р. Комітет міністрів негативно поставився до будівництва залізниць. У числі затятих супротивників залізничного будівництва був і головноуправляючий шляхів сполучень К. Ф. Толь [154].

Особлива роль на початковій стадії залізничного будівництва, до Кримської війни, належала міністерству фінансів. Міністром фінансів при Миколі I був Є. Ф. Канкрін, відомий ощадливістю і розпорядливістю. Йому вдалося накопичити в державному казначействі значну кількість золота і срібла, володіючи якими можна було зважитись на знищення асигнацій, що знецінились, і заміну їх новими грошовими знаками. Було вирішено у 1839 р. оголосити монетною одиницею срібний карбованець і по відношенню до цього карбованця узаконити постійний курс асигнацій за розрахунком 350 рублів асигнаціями за 100 крб. срібних грошей. А потім поступово був проведений викуп по цьому курсу в скарбницю всіх асигнацій з обміном їх на срібло або ж нові «кредитні білети», які розмінювалися вже карбованець за карбованець. Зі знищенням асигнацій грошовий обіг країни прийшов у порядок: у вживанні були срібні і золоті монети та рівноцінні їм за вартістю паперові гроші. Реформа допомогла упорядкувати фінансову систему. Але

в кінці 40-х рр. неврожаї та військова інтервенція до Угорщини знов ослабили карбованець [27].

Будівництво перших залізниць у Російській імперії офіційно не було закріплене за відомством шляхів сполучень. Головноуправляючий шляхів сполучень і публічних будівель брав участь у розробці питань відносно залізничного будівництва як представник окремого відомства і член Комітету міністрів. З призначенням на посаду головноуправляючого шляхів сполучень і публічних будівель графа П. А. Клейнмихеля 11 серпня 1842 р. імператором було видано указ: «Признать полезным и предназначенное указом Нашим 1 февраля сего года устройство Санкт-Петербурго-Московской железной дороги присоединить к главному управлению путей сообщений и публичных зданий в том уважении, что непосредственно к кругу обязанностей сего управления принадлежит предпринятое сооружение, как в настоящее время, при совершении одного, так и последствии, при дальнейшем его в империи распространении, Повелеваем: для распоряжения по сооружению означенной дороги и вообще для управления и исполнения всего, до железных дорог относящегося, образовать в главном управлении путей сообщений и публичных зданий особый Департамент, которому именоваться Департаментом Железных Дорог». 16 червня 1865 р. було створено міністерство шляхів сполучень, а Мельников призначений першим міністром. Проведені структурні перетворення не торкнулись функцій департаменту залізниць. Було запроваджено посади головного інспектора приватних залізниць, інспектора експлуатації урядових залізниць, які разом з департаментом залізниць, за своїм статусом, відносились до центральних установ. У структурі МШС були також утворені: Управління будівництва (1867 р.), Департамент залізниць і при ньому Технічно-інспекторський комітет (1870 р.), Управління казенних залізниць (1880 р.), Інспекція залізниць (1892 р.). У 1867 р. корпус інженерів шляхів сполучень із військового було переведено у цивільний стан. На МШС було покладено функції не тільки будівництва державних залізниць, але і їх експлуатацію. Міністерство відмовилося від орієнтації винятково на приватні залізниці, упорядкувало в 1882 р. управління казенними залізницями, за-

провадило Статут залізниць і на його основі у 1885 р. – єдину організацію та порядок на всіх залізницях країни.

У 1871 р. при МШС було засноване Управління залізниць. До його функцій належало:

а) проектування нових залізничних ліній для представлення на затвердження царем через Комітет залізниць, а з 1874 р. через Комітет міністрів, адже Комітет залізниць було скасовано;

б) проведення досліджень з метою будівництва залізниць і складання для них технічних проектів і повних кошторисів;

в) внесення пропозицій про способи будівництва й експлуатації дозволених до будівництва залізниць;

г) складання проектів статутів і внесення змін в існуючі статuti залізничних товариств із наступним затвердженням царем через Комітет міністрів;

г) інспектування і технічний контроль над залізницями, що будуються і тими, що перебувають в експлуатації, а також збір технічних, економічних і статистичних відомостей [305].

З метою залучення іноземних капіталів для будівництва залізниць, враховуючи негативний досвід діяльності Головного товариства російських залізниць, було прийнято рішення видавати концесію не на всю мережу залізниць, а лише на окремі лінії. За час управління МШС Мельниковим будівництво окремих залізничних ліній було дуже успішним, у такий спосіб було побудовано і відкрито рух на 6496 верстах.

У грудні 1868 р., на залізничне будівництво, царем були затверджені нові правила видачі концесій. Кожен бажаючий отримати концесію надавав свої умови в запечатаному конверті до Ради міністра фінансів. У присутності заявників конверти відкривались, отримані умови направлялись до Комітету міністрів для обговорення та прийняття рішення, яке затверджувалось імператором.

Для виконання задуманого – будувати й експлуатувати залізницю за допомогою тільки дрібних акціонерів, з усуненням великих учасників ринку, були ор-

ганізовані акціонерні товариства для будівництва Оренбурзької, Фастівської, Привіслінської та Уральської залізниць. Капітали цих товариств були утворені на $\frac{1}{4}$ з акцій, що склалися з 5 % урядовою гарантією, і на $\frac{3}{4}$ із облігацій, які уряд залишив за собою по 88 рублів за 100 (таблиця 2.3).

Таблиця 2.3

Будівельні капітали 4-х товариств, створених за рахунок передплати

Залізниця	Довжина (верст)	Основний капітал		Будівельна ціна За версту
		в акціях	в облігаціях	
		Рублів металевих		
Оренбурзька	510,5	5423750	19271250	50333
Уральська	616,0	8234500	24703500	53480
Фастівська	348,0	3674000	11022000	43497
Привіслінська	503,0	5187500	15562500	41250

Передплата на акції всіх 4-х залізниць показала, що передплачували головним чином тільки великі капіталісти, а дрібні будівельники залізниць на зайняті під високі відсотки у банків і приватних осіб капітали, або ж дрібні аферисти та у виняткових випадках інші особи, передплачували акції тільки з метою негайного, в очікуванні високих прибутків, їх продажу. Таким чином мета, з якою були запроваджені правила, 30 червня 1870 р. не була досягнутою, нові залізниці знову виявились у одноособовому розпорядженні капіталістів-будівельників, які діяли від імені акціонерних товариств.

При міністрах шляхів сполучення – Бобринському-1 було побудовано 2505 верст нових залізничних колій, при Бобринському-2 додано ще 5103 версти [142, с. 73–90].

Отже, в галузі будівництва нових залізничних ліній держава брала під свій контроль проведення всіх дослідницьких робіт, контролювала правильність інженерних розрахунків і калькуляцій витрат, наявність кошторисів на кожен етап будівництва та спорудження інфраструктурних об'єктів. Держава затверджувала головного будівельника, а по закінченні будівництва – управляючого приватною залізницею. Весь технічний персонал на збудовану залізницю запрошувався з ка-

зенних залізниць. Підготовка інженерного складу здійснювалася тільки в державних навчальних закладах. У роботі правління приватної залізниці зосереджували лише питання комерційної експлуатації, договірні стосунки й інші госпрозрахункові проблеми.

Отже, Російський уряд в період з 1866 по 1875 рр. зумів віднайти кошти на збільшення мережі своїх залізниць на 14092 версти, витративши 789 млн рублів. Для отримання цих коштів необхідно було випустити акцій і облігацій на загальну суму 971,4 млн руб.

На противагу попередньому періоду випущені з урядовою гарантією залізничні цінні папери, знаходили покупців без ускладнень навіть за дуже високими курсами.

Для прикладу, ще в 1868 р. російські 5-відсоткові облігації котирувались на берлінській біржі по 74 за 100, у 1872 р. вони вже продавались по 95, у 1873-му – 96, а у 1874-му – 99 за сто. На лондонській біржі російські консолідовані облігації, що коштували на початку 1870 р. 83 ½ %, поступово підвищувались і до серпня їхній курс піднявся до 105%.

Досягнення настільки високих курсів на ринках цінних паперів демонструє ту довіру, яку залізничні товариства, засновані за допомогою державного кредиту, встигли придбати у цей період на фінансових європейських ринках [25, с. 60–65].

Кримська (Східна) війна 1853–1856 рр., війна Російської імперії проти коаліції Великобританії, Франції, Османської імперії за домінування на Чорному морі та в зоні чорноморських проток. Військова й економічна відсталість Росії від західних держав зумовила її поразку. Росія витратила на війну 800 млн рублів, Британія – 76 млн фунтів стерлінгів. Війна привела до розладу фінансову систему Російської імперії. Для фінансування військових витрат уряду довелось удатися до друкування незабезпечених кредитних білетів, що привело до зниження їх срібного покриття з 45 % в 1853 р. до 19 % в 1858 р., тобто фактично більш ніж до двократного знецінення рубля. Був припинений розмін кредитних білетів на срібні рублі [27, с. 1–22].

Фінансова криза кінця 50-х років, реформи в 60–70-х рр. XIX ст., важке становище державної фінансової системи, пов'язане з початком Російсько-турецької війни (1877–1878 рр.) привели до припинення видачі нових залізничних концесій, адже залізничне будівництво вимагало від державної казни величезних коштів. Тому у наступні після Кримської війни двадцять п'ять років уряд заохочував приватну ініціативу залізничного будівництва, видаючи приватним залізничним товариствам і компаніям значні позики, гарантуючи їм отримання визначених відсотків. Отже, на початковому етапі залізничного будівництва уряд притримувався дозвільної політики, а починаючи з 1850-го до кінця 1870 рр. уряд перейшов до політики заохочення приватного залізничного будівництва.

У результаті подібної політики протягом восьми років (1871–1878 рр.) залізниці Росії залишалися винятково приватними. За ці роки залізнична мережа майже не розширилась, а борги скарбниці зросли в п'ять разів (з 100 млн до 515 млн руб.). Держава щорічно виділяла по 50 млн руб. на виплату відсотків і сум погашення по позиках. Майже весь дефіцит бюджету протягом понад 20 років (1857–1878 рр.) був викликаний підтримкою приватних залізничних товариств. У 1880-х рр. уряд змінює свій курс. У результаті боротьби між провідними міністерствами приймається нова лінія поведження, що характеризується жорсткістю контролю за підприємцями. У 1881 р. проводиться рішення про те, щоб на конкретний час відмовитись від приватного залізничного будівництва, обмежитись фінансовими витратами на підтримку існуючих ліній і повернути казенний спосіб спорудження залізниць. Одночасно в урядових колах формується розуміння необхідності створення залізничного законодавства [204, с. 3–8].

«Приватне залізничне будівництво та експлуатація створили особливого роду власників у державі, – писав С. Ю. Вітте, – так званих залізничних королів з їхніми супутниками і почетом. З'явилися свого роду залізничні династії. Величезні залізничні капітали, добуті майже у всій своїй сукупності завдяки гарантії держави, підсилювалися банківським капіталом, що перебував під патронатом цих королів. Упродовж тривалого часу майже всі наші залізниці будувалися начебто на комер-

ційних підставах, інакше кажучи концесійних, коли багато будівельників при спорудженні залізниці, незважаючи на умови майбутньої експлуатації, користувалися в широкій мірі граничними ухилами та граничними радіусами, з метою скорочення кількості земляних робіт на свою користь, не зупинялися перед шкідливими для експлуатації подовженням ліній. При казенному будівництві таку ж мету переслідували підрядники за рахунок слабкого (за різними причинами) контролю з боку контролюючих осіб. По закінченню будівництва залізниці і прийняття її в експлуатацію з недоробками, експлуатаційникам тільки що побудованої лінії неминуче приходилось витратити нові кошти, здійснюючи часом повну капітальну перебудову. Як результат, основний капітал, вкладений у будівництво залізниці, значно збільшувався, а разом з ним збільшувалась кількість відсотків щорічно належних на витрачений капітал. Це, у свою чергу, відчутно впливало на прибутковість залізниць» [57, с. 127–128].

Наведення необхідних порядків у залізничному будівництві планувалось досягти з впровадженням Загального статуту російських залізниць, що був затверджений Олександром III 12 червня 1885 р. Згідно зі статутом Рада по залізничних справах за участю представників правлінь приватних залізниць і державних чиновників, мала право встановлювати залізничні тарифи прямого, транзитного та закордонного сполучень. Крім того, статутом заборонялось приймати до державної казни «гарантию процентов и погашения, убытки частных железнодорожных обществ». Іншими словами, уряд намагався усунути нав'язані йому Головним товариством російських залізниць кабальні умови, при яких приватні особи провадили свій бізнес за державний рахунок [67, с. 15].

Плани будівництва мережі залізниць за участю держави викликали неоднозначну реакцію не тільки в урядовців, але і в суспільстві. Відомий російський поет Олександр Пушкін щодо цього висловив свою думку: «Справа про нову залізницю стосується приватних людей: нехай вони і клопочуть.... Я, звичайно, не проти залізниць, але я проти того, щоб цим займався уряд» [260].

Наступний, після Мельникова, в. о. міністра шляхів сполучень В. Бобринський навпаки був палким прихильником будівництва залізниць за кошти акціонерів. Він вважав, що приватні товариства більш сприятливі для залучення їх у будівництві та експлуатації залізниць і відмовлявся від державного будівництва. При продажу державної Московсько-Курської залізниці цієї думки притримувалася весь склад Комітету міністрів. Мотивом такого відношення уряду до можливостей державного будівництва була теза про неможливість казенної експлуатації залізниць через недовіру до державних посадовців – керівників залізниці та громіздка і занадто бюрократизована державна звітність, яка не допускала самостійності в прийнятті управлінських рішень [49, с. 214–217].

З метою активізації будівництва залізниць у 1857 р. під урядові гарантії було створено Головне товариство російських залізниць, що взяло на себе зобов'язання по будівництву мережі залізниць довжиною 3900 верст протягом 10 років. Але засновники товариства, великі німецькі та французькі банкіри (Мендельсон, Штігліц, брати Перейра) не настільки піклувалися про господарський устрій залізниць для вигідної їхньої експлуатації, гарантованої урядом, скільки розраховували на прибутки від продажу акцій і облігацій. У 1862 р. в державі утворилась складна ситуація. Вона, в першу чергу, була пов'язана із невиконанням Головним товариством російських залізниць прийнятих зобов'язань перед урядом по будівництву мережі залізниць довжиною 3900 верст протягом 10 років. Така ситуація спонукала генерал-лейтенанта П. П. Мельникова вперше зайнятися теоретичним обґрунтуванням питання про порівняльні переваги казенного та приватного залізничного будівництва. Проведені дослідження переконали П. Мельникова в пріоритетності державного будівництва перед акціонерним.

В результаті тривалої боротьби серед найближчого оточення царя, в остаточному підсумку, до кінця 60-х рр. перемогли прихильники приватного підходу до будівництва залізниць. До них також відносився керуючий Держбанком Є. І. Ламанський, який вважав, що «частная деятельность и пособия от правительства – единственно возможное решение задачи устройства у нас железных дорог». Тоб-

то, починаючи з кінця 60-х рр. XIX ст., уряд стає на шлях будівництва залізниць за рахунок коштів приватних товариств, але під урядові гарантії прибутковості [174].

Питання передачі Миколаївської залізниці акціонерній компанії – Головному товариству російських залізниць – проводив особисто міністр фінансів М. Рейтерн (1862–1878 рр.) без відома, а в багатьох випадках в обхід, міністра шляхів сполучення П. Мельникова. Мотивом продажу залізниці, за Рейтерном, була необхідність отримати кошти на поповнення залізничного фонду з метою проведення розрахунків за розпочаті роботи на будівництві інших ліній. Відомо, що граф М. Х. Рейтерн на міністерському посту провів ряд фінансових реформ по упорядкуванню кредиту, бюджетної, податкової системи та державного контролю. Отже, побудована за рахунок держави Миколаївська залізниця пішла у 1868 р. в «орендне утримання» Головному товариству російських залізниць із найкращими намірами: для підняття інвестиційного іміджу держави. Однак, це було зроблено з наданням таких незрозумілих пільг і гарантій, що сучасник зі здивуванням писав: «За что акционерам Главного общества обеспечивается крупная доля в доходе казенной дороги, когда весь риск остается безусловно на казне? За что казна, предоставив пользоваться доходами казенной дороги (улучшенной на 13 с лишком миллионов казенных денег) в течение 20 лет, эксплуатируя ее, еще принимает на себя обязательство в течение 64 лет выплачивать миллионы рублей ежегодно акционерам Главного общества, не затратившим на эту Николаевскую дорогу ни одного своего рубля, не рискующих ни одним своим рублем?» [71].

Отже, успіхи залізничного будівництва поєднувались із архаїчною, непостійною системою державного управління цим процесом. При одержанні концесії ні визначення вартості будівництва, ні видача урядових гарантій не обходились без підтримки у вищих сферах і без сприяння чиновників міністерства шляхів сполучення і міністерства фінансів. Уряд гарантував прибуток по акціях залізниці, але прибуток при неналежному веденні справ експлуатації отримувався не завжди, тому концесії оплачувались із державного бюджету, тобто, із кишень платників

податків і за рахунок іноземних позик, які теж виплачувались з відсотками із податків. Фінансова збитковість залізничного господарства окупалась всім тим величезним значенням, яке мали залізниці для перспектив розвитку народного господарства.

Висновки до розділу 2

Історія становлення одного з перших рейкових шляхів сполучення на теренах України – акціонерного товариства Південно – Західних залізниць нерозривно пов'язана з розвитком промисловості та сільського господарства Російської імперії.

У середині XIX століття сільськогосподарські виробники, маючи надлишки зерна, через відсутність транспортної мережі не могли його реалізовувати на зовнішніх ринках. Головною перешкодою на шляху до збільшення сільськогосподарського виробництва та експорту була відсутність добре налагоджених шляхів сполучення.

Іншим фактором, який вимагав будівництва залізниць, був розвиток кам'яновугільної промисловості. Перевезення вугілля до чорноморсько-азовських портів за відсутності залізниць коштувало населенню дуже дорого. Саме тому воно не могло конкурувати з англійським, яке доставлялося як баласт у корабельних трюмах.

Вагомим зовнішнім чинником стимулювання будівництва залізниць у південно – західному краї Російської імперії стала Кримська війна 1853-1856 рр. За браком залізниць Російське військове командування не могло вчасно постачати армію продовольством і боєприпасами.

Значний вплив на прийняття рішення про необхідність будівництва залізниць у південно – західному краї мала селянська реформа 1861 р., яка скасувала кріпосне право та зумовила зміни в економічній структурі суспільства.

Установлено, що в 1865 р. було затверджено перспективний комплексний план розвитку залізничної мережі Російської імперії, що стало переломним моментом в історії шляхів сполучення південно – західного краю та сприяло його інтенсивному розвитку. У подальшому залізничне будівництво стимулювало розвиток сільського господарства і промисловості, відіграло значну роль в обороні держави, а також прискорило концентрацію капіталів.

За короткий термін у заплановану мережу були включені нові ділянки і напрями: Південний – від Москви до Олександрівська; у Крим через Сімферополь до Севастополя – 1440 верст; східний: від Орла через Тамбов до Саратова – 650 верст; Західний: від Орла через Смоленськ, Вітебськ до Динабурга і далі від Риги через Митаву до Лібави – 945 верст; Південно-Західний: від Одеси через Балту, Брацлав і Липовець у Київ і від Києва через Чернігів на з'єднання із Західною мережею між Брянськом та Рославлем – 1065 верст; Південно-Східний чи Антрацитний: від Катеринослава до Грушівки (від неї вже існувала колія до Дону) – 380 верст, а всього – 4510 верст, що у військово-політичному та соціально-економічному плані посилювало становище Російської імперії в прикордонних регіонах, а також стимулювало аграрне і промислове виробництво.

На початковому етапі залізничного будівництва, акціонерні товариства (концесіонерів) з метою залучення коштів держава підтримувала будівництво залізниць, мобілізувало приватні капітали шляхом розміщення та продажу цінних паперів (акцій) на біржах. Концесійна форма вирішала проблему уряду щодо реалізації планів зі створення залізничної транспортної мережі. Взаємодія держави і приватного капіталу сприяла успішному будівництву первинної залізничної мережі. Водночас, держава залишала за собою право одержати в повноправне управління залізницю після закінчення терміну концесії або ж викупити її достроково по ринковій вартості акцій.

Отже, концесійна форма вирішила проблему уряду щодо реалізації планів із створення залізничної транспортної мережі.

«Залізнична лихоманка», що збіглася зі світовим економічним підйомом 1868-1872 рр., стала «золотим десятиліттям» для засновників і концесіонерів.

Приватні підприємці будували залізницю значно дешевше ніж уряд, хоча і значно дорожче від дійсної вартості будівництва. Адже до накладних витрат приватних товариств входили хабарі та неофіційна ціна концесії, яка отримувалась через титулованих посередників.

Серед державних установ особливу роль у початкової стадії будівництва було відведено Комітету міністерств, який був створений 8 вересня 1802 р., одночасно із створенням у Російській імперії міністерств. Комітет Міністрів був вищим адміністративним та дорадчим органом царя з найбільш довіреними, вищими чиновниками з усіх сфер державного управління.

У 1871 р. при Міністерстві шляхів сполучення було засноване Управління залізниць, яке мало право вносити пропозиції щодо проектування, будівництва залізниць та здійснювати інспекційний контроль за цими процесами.

Міністру шляхів сполучення було надано право одноосібно вибирати концесіонерів шляхом прихованої конкуренції серед бажаючих, через зобов'язання створити акціонерне товариство і побудувати залізницю на визначених технічних, за визначену ціну і до визначеного терміну. Отже, будівництво нових залізничних ліній держава брала під всій контроль, як і проведення всіх дослідницьких робіт, контролювала правильність інженерних розрахунків калькуляцій витрат, наявність кошторисів на кожний етап будівництва і спорудження інфраструктурних об'єктів.

У 1862 р. у державі утворилась складна ситуація. Вона, насамперед, була пов'язана із невиконанням Головним товариством російських залізниць прийнятих зобов'язань перед урядом по будівництву мережі залізниць довжиною 3900 верст протягом 10 років. Генерал – лейтенант П.П. Мельников, враховуючи дану ситуацію, вперше теоретично обґрунтував переваги казенного залізничного будівництва над приватним. Проведені дослідження показали пріоритетність державного будівництва перед акціонерним.

РОЗДІЛ 3

БУДІВНИЦТВО ПЕРШОЇ ЧЕРГИ ПІВДЕННО-ЗАХІДНИХ ЗАЛІЗНИЦЬ РОСІЙСЬКОЇ ІМПЕРІЇ І ФОРМУВАННЯ ІНВЕСТИЦІЙНОГО КЛІМАТУ ДЛЯ ПОДАЛЬШОГО РОЗГОРТАННЯ ЕКОНОМІЧНИХ ПРОЕКТІВ

3.1. Будівництво Одесько-Балтської залізниці та Російське товариство пароплавства і торгівлі (РТПТ)

Новоросійські губернії, що розвивались швидкими темпами, мали гостру потребу в удосконаленні своїх транспортних шляхів. До 1862 р. питання про будівництво залізниць на півдні Росії залишались у невизначеному стані. Кілька разів створювались приватні товариства, але необхідної для будівництва залізниці суми не знаходилося, і підприємства розпадались. Військові наполягали на першочерговому будівництві залізничної лінії Одеса–Київ, але комерційний інтерес підприємців вимагав розпочати будівництво залізниць у напрямку Кременчука, де на великій Крюківській пристані вивантажувався хліб, який сплавлявся по Дніпру з Київської, Могилівської та Чернігівської губерній.

Населений пункт Паркани був пристанню, на якій вивантажувався хліб, що прибував водним шляхом з Подільської та Бессарабської губерній. З метою здешевлення і прискорення доставки хлібних вантажів із Бессарабії й лівобережних колоній у Одеський порт важливим і необхідним завданням було будівництво залізничної колії від берегів Дністра до Одеси, станом на 1845 р. Бессарабія вийшла на перше місце серед новоросійських губерній по валовому збору хлібних зернових культур.

У сфері тогочасних шляхів сполучення пристані були важливими, в силу тих обставин, що нижче за течією цих річок судноплавство було неможливе внаслідок природних перешкод: замуленим устям Дністра і порогами Кічкаса на Дніпрі. Пі-

сля цілого ряду нарад у Петербурзі, на яких зіштовхнулися два підходи до визначення напрямку залізничного будівництва – суто комерційний і військово-стратегічний, природно, що перевагу отримав комерційний напрямок [160].

Було прийнято компромісне рішення: розпочати будувати залізницю частинами, побудувавши, в першу чергу, дорогу до Дністра і до важливого торгового центра Балти, – з її ярмарками, річні обороти яких досягали 1,5 млн рублів. Крім того, на бойнях Балти заготовлювалася велика кількість м'яса, здатного безперебійно забезпечувати Одесу з прилеглими місцевостями цим видом продовольства.

12 грудня 1862 р. Новоросійським і Бессарабським генерал-губернатором і командуючим військами Одеського військового округу був призначений генерал-ад'ютант П. Е. Коцебу (1801–1884 рр.). З призначенням П. Е. Коцебу завдяки його господарській активності, питання про будівництво залізниці було вирішено імператором остаточно. На початку січня 1863 р. з'явилось найвище повеління Олександра I про будівництво господарським способом, під контролем генерал-губернатора залізниці від м. Одеси до м. Балти і до пристані Паркани на Дністрі. Будівництво залізниці доручалось камергерові барону Унгерн-Штернбергу. Приймаючи контроль за будівництвом залізниці на себе, Коцебу сказав: «...я сподіваюся, що нарешті багаторічна обіцянка уряду і надії краю будуть здійснені найближчим часом». На будівництво залізниці впродовж 1863 р. із державної казни було виділено 1000000 рублів. Заради історичної справедливості відзначимо, що в подальшому Коцебу був зятим прихильником будівництва залізниці від Балти не на Київ, а у бік Харкова. Така позиція Коцебу була підтримана імператором, у результаті залізниця в Києві з'явилася на кілька років пізніше, ніж її очікували [11, с. 105].

Проект господарського будівництва Одесько-Парканської залізниці за гроші державної казни передбачав часткову, комбіновану участь цілого ряду міністерств, під організаційним керівництвом оптового підрядника (барона Унгерн-Штернберга), і під контролем генерал-губернатора. При обраній комбінованій системі будівництва технічні питання будівництва (дослідження, кошториси, інже-

нерні кадри) вирішувалися головним управлінням шляхів сполучень і публічних будівель; фінансування будівництва – через видачу авансів міністерством фінансів оптовому підряднику; будівельні лісові матеріали видавалися з казенних лісів біля Кременчука Полтавської губернії міністерством державного майна, робочу силу поставляло військове міністерство із солдатів будівельних батальйонів і міністерство внутрішніх справ і державного майна – із числа селян-недоїмників.

До початку будівництва необхідно було вирішити питання про передачу землі під будівництво. Одеса мала інтерес в цьому будівництві, тому землі були виділені безоплатно. Дорога до Паркан йшла по кабінетних землях, їх викуп не був потрібний. Трасу на Балту проклали з урахуванням мінімального використання приватних земель, а в місцях, де уникнути викупу було неможливим, граф Коцебу вміщувався особисто, умовляючи власників до зниження плати. Знаходились поміщики, які віддавали землі під забудову без оплати, за умови увічнення свого імені в назвах станцій. Так з'явилися станції Єрмеївка та Абамеликове на честь поміщика Єрмії і князя Абамелика [306].

15 січня 1863 р., з ініціативи генерал-губернатора графа Коцебу було ухвалено рішення про будівництво «100-верстного участка от Одессы до Паркан с употреблением для работ нижних чинов армии» на кошти державної казни та затверджено статут Одесько-Балтської залізниці [306]. Розрахунок вартості будівництва проводив особисто міністр шляхів сполучення П. П. Мельников, прихильник будівництва залізниць за рахунок казенних коштів. Розрахункова ціна версти будівництва становила 45000 рублів. Різниця між реальною вартістю версти будівництва і 45 тисячами становила прибуток підрядника. Однак казна, щоб убезпечити себе від зайвих розтрат, взяла у заставу 9 миз, що перебували в Естляндській губернії та становили володіння барона Унгерн-Штейнберга. В кінцевому результаті різниця між розрахунковою і реальною ціною склала 31 тисячу рублів. Таким чином, барон, ризикуючи своїми маєтками, по суті, заробив ще один [23, с. 7–9].

«В такой момент, – писав «Одесский вестник», – явился барон Унгерн-Штернберг с ходатайством о разрешении ему устройства в виде опыта 100 верст от

Одессы до Паркан, причем он просил отведения ему необходимого количества штрафных нижних чинов, до того времени находившихся в полном бездействии».

Через кілька місяців, а саме 4 травня 1863 р. відбулись урочистості з нагоди початку земляних робіт на трасі Одесько-Парканської залізниці, – залізничної колії від Одеси до поселення Паркани, на річці Дністер. Городяни, незважаючи на сильну спеку, дружно зібралися на місці проведення святкового заходу: «...чому весьма много способствовало в этот день дилижансовое сообщение, открытое с городом», – писала міська газета «Одесский вестник» (№ 50 від 7 травня 1863 р.). Будівництво залізниці проходило у важких умовах степової зони. Знадобилось здійснити величезну кількість земляних робіт (грабарство), чого раніше у світовій практиці спорудження залізниць не зустрічалося. У російського уряду з'явилися сумніви щодо доцільності будівництва залізниці до Паркан з подальшою перспективою її продовження на Кишинів. На перший погляд, річка Дністер була для залізничних будівельників непереборною природною перешкодою. На початку листопада 1863 р. відбулась пробна поїздка по першому відрізку шляху довжиною 9 верст від станції Одеса–Порт до станції Одеса–Товарна, а через кілька днів на презентацію цієї ділянки запросили губернатора, митрополита й інших шанованих жителів міста.

Варто зазначити, що під час будівництва підходів до залізничного мосту болгарська колонія Паркани нагадувала мурашник. Для будівництва гігантського залізничного насипу К. К. Унгерн-Штернберг залучив не тільки кілька тисяч штрафників, але й оголосив про широке наймання селян з підводами і без них за пристойну винагороду. На заробітки в Паркани потягнулись сотні селян із ближніх і далеких сел. За рекордний для того часу строк (17 місяців) був побудований залізничний міст.

20 січня 1871 р. відбулися випробування цієї чудової архітектурно-інженерної споруди. Дністровський залізничний міст був поставлений на залізних биках-підвалинах і мав три прольоти загальною протяжністю 107 метрів. Висота споруди від поверхні води до підшви рейки колії складала 38 метрів. Вага усієї

споруди дорівнювала 2191 т. Міст складався із двох ярусів. На верхньому були прокладені дві залізничні колії, на нижньому ярусі був настелений «мостовой пол для обыкновенной экипажной езды». Ширина нижньої проїзної частини моста склала 6 метрів. Випробування конструкції проводилося двома поїздами. Кожний з них складався з чотирьох паровозів із причепленими повними тендерами і чотирьох платформ, завантажених рейками. При випробуванні навантаження на 1 погонний метр моста становило 3600 кг. Поїзди пересувались по черзі по кожній колії, зупиняючись на кожному прольоті тривалістю – одна хвилина. Потім обидва поїзди рушили по обох коліях одночасно, забезпечивши тим самим максимальне навантаження на конструкції моста.

«Результаты испытаний, – інформував «Одесский вестник», – признаны технически блистательными». В п'ятницю 22 січня 1871 р. у Парканах з ранку панувало святкове пожвавлення. Надійшло повідомлення про те, що з Одеси в Бендери на урочисте відкриття моста виїхав екстрений поїзд із генерал-губернатором П. Е. Коцебу. «В 12,5 часов дня поезд прибыл в с. Парканы, расположенные по сую сторону Днестра, – повідомляв подробиці кореспондент «Одесского вестника», – к самому мосту, где уже были собраны представители местной гражданской и военной администрации, дворянства, земства, горожан и духовенства при многочисленном скоплении народа, весьма картинно усеявшего обе стороны реки». Жителі Паркан піднесли генерал-губернаторові хліб-сіль, а бендерчани – ножиці на срібному підносі. Після того, як П. Е. Коцебу розрізав символічну стрічку, міст було окроплено святою водою, і всі учасники урочистостей пройшли по нижній галереї на протилежний берег. Потім по верхньому ярусі на радість публіки проїхав поїзд генерал-губернатора. Ажурний красень-міст, поряд з фортецею, став візитною карткою міста Бендери [18].

Одесько-Парканська залізниця була південно-західним відгалуженням від магістрального напрямку Одеса–Балта, загальною довжиною майже 105 верст. У 1863 р. для будівництва Одесько-Парканської залізниці, відповідно до «высочайше затвержденного» 30 березня 1863 р. «Положением Военного Совета о составле-

нии рот штрафованных нижних чинов для работ по строительству Одесско-Парканской железной дороги», формуються 4 робочі роти по одній в Херсоні, Єкатеринославі, Києві та Полтаві по 550 солдатів-штрафників.

Штаб-офіцеру, «заведующому» цими ротами, надавалися права і влада командира окремого батальйону, а командирам робітничих рот – права, «присвоенные ротным командирам батальонов Отдельного корпуса внутренней стражи». Особовий склад штрафних рот був зібраний у нижній частині Дніпра та пароплавами доправлений до Одеси. Перша рота була на місці 24 квітня, а інші прибули у червні.

Право будівництва Одесько-Парканської залізниці було надано баронові Унгерн-Штернбергу, тому що в його пропозиціях увагу уряду привертала відносно невисока вартість будівництва, адже Карл Карлович пропонував будувати залізницю, використовуючи безкоштовну працю солдатів штрафних підрозділів і засуджених осіб за дрібні злочини.

Підставою для залучення солдатів штрафних батальйонів був досвід, отриманий бароном у 1862 р. Для навчання будівництву залізниць в маєтки барона, що розташовувались у 90 милях від Ревеля (сучасний Таллінн), було направлено 40 нижніх чинів другого розряду Ревельського батальйону внутрішньої сторожі. За чотири місяці учбового процесу солдати, які мали слабе здоров'я, осушували болота, працювали у каменоломнях, виконували інші повинності. Барон Унгерн-Штернберг встановив для них посилене харчування, одягнув у практичний і пристойний одяг. Заохоченням для продуктивної праці стали дві чарки горілки та 4 копійки сріблом. Якщо денне завдання не виконувалось – гроші не платили. Після закінчення терміну перебування у мизах барона він зробив висновок про ефективність використання штрафників на роботах по будівництву залізниць [218].

Окрім Одесько-Парканської та Одесько-Балтської залізниць барон К. К. Унгерн-Штернберг став ініціатором будівництва Балтсько-Єлизаветградської, Єлизаветградсько-Кременчуцької, Кременчуцько-Харківської і почав будівництво Миколаївської (до Знам'янки) залізниць. Помер барон у 1872 р.

Будинки і споруди мали будуватися без будь-якої розкоші. Для здешевлення будівництва допускались більші схили, зменшення радіуса у кривих, зведення тимчасових мостів і віадуків, використання рейок легких типів. Швидкість поїздів не повинна була перевищувати 25 верст на годину. Для будівництва цієї залізниці уряд випустив у 1864 р. 1-шу внутрішню залізничну позику. В Одесі при виборі місця для основної Центральної станції, де планувалося зосередити залізничні служби і вокзал, думки розділилися між Михайлівською та Кінною площами. Остаточне рішення було прийнято після початку робіт на користь Кінної площі. Будівництво урочисто почалося з молебню. Відбулося це на Михайлівській площі. Будували швидко, колію від порту до Центральної станції (нині станція Одеса-Товарна) було побудовано до осені, і перша пробна поїздка пройшла 7 листопада, а 1 грудня перший поїзд пройшов від порту до Кінної площі, де почалося зведення рамп, головних майстерень, паровозного депо та центрального матеріального складу.

Перший робочий поїзд привіз на платформах рейки, костилі, підкладки. Розміри робочого руху збільшувалися згідно з віддаленням будівництва від Одеси. Робочими поїздами доставлялись закуплені в Англії матеріали до місця укладання у земляне полотно. Приходилося возити і питну воду, якої у степовій зоні України було обмаль. Восени 1864 р. було побудовано станцію Роздільна. Від неї залізнична колія до Паркан була прокладена до травня 1865 р. Весь 1865 р. залізницю будували до Балти, одночасно облаштовуючи технічні служби в Одесі. У листопаді 1864 р. від імені Тираспольських повітових дворянських зборів і купців було складено петицію на ім'я імператора з проханням продовжити дорогу до міста Тирасполя, при цьому частину витрат повіт брав на себе.

Через два з половиною роки після початку будівництва відбулося урочисте відкриття Одесько-Балтської залізниці з відгалуженням до Кучургана. Частину залізниці від Кучургана до Тирасполя визнали непридатною для руху поїздів. 3 грудня 1865 р. після урочистого молебню в порту і на Тираспільській заставі святковий потяг із 200 запрошеними пасажирами рушив від тимчасового дебаркадера,

побудованого на березі моря (внизу Миколаївського бульвару), до ст. Михельстан (тепер станція Веселий Кут), де всі урочистості завершилися святковим обідом.

Митрополит встановив на паровозі велику ікону, окропив святою водою вагон барона К. К. Унгерн-Штернберга та колеса паровоза, а під час руху поїзда освячував стрілочні переводи та прольоти мостів. Напередодні свята барон завбачливо розпорядився переодягти робітників-штрафників, щоб ті не виглядали перед генерал-губернатором обшарпанцями. Новий робочий одяг для них взяли в купецькій крамниці ...напрокат. Тільки новою залізницею проїхало високе начальство з оточенням, «штрафників» відразу загнали в бараки і відібрали новий одяг.

Газета «Одесский вестник» так описала святкові заходи з відкриття Одесько-Балтської залізниці: «Особый поезд, приготовленный более нежели на 200 приглашенных лиц, тронулся в 9 часов утра от портовой станции и, достигнув Товарной станции, остановился там для торжественного молебствия... Поезд, украшенный венками зелени, по совершении молебствия двинулся в путь, останавливаясь на станциях Выгода, Раздельная и Михельстан, на которых совершены были освящения с молебствием... На станции Раздельная... для приглашенных лиц был приготовлен завтрак... Из Михельстана поезд отправился обратно без перерыва до Одесской Товарной станции, куда прибыл в 5 часов пополудни. В самой Одессе устроены были арки с иллюминацией, под которыми проходил возвращающийся поезд. Любопытные по сторонам дороги при приближении поезда встречали его громкими «Ура!». Вообще, весь день представлял ряд непрерывных оваций... Торжество дня завершилось блестящим обедом» [222].

4 грудня 1865 р. розпочався регулярний рух поїздів від Одеси до Балти і Кучургана. Але у зв'язку з великою кількістю недоробок залізницю МШС не прийняло, дозволивши тільки тимчасову експлуатацію. У 1866 р. довелося замінити дерев'яні бруси моста на 6-й версті, розбирати тимчасовий дерев'яний міст на 72-й версті і замінити його кам'яною трубою. Був добудований будинок для парового насоса в Одесі, добудовані запасні колії на станціях Іванівка та Чубовка. Всього було

недобудовано 29 споруд, на їхнє будівництво витрачені додаткові суми в півмільйона рублів асигнаціями, хоча казна попередньо всі ці роботи оплатила.

Будівництво залізниці Одеса–Балта довжиною 220 верст велось упродовж двох років, з березня 1863-го по грудень 1865 рр. Поверстна вартість Одесько-Балтської залізниці будівельником Унгерн-Штернбергом була визначена – 12425289 рублів 10 копійок, що становило 51567 рублів 92 копійки на версту. Міністерство шляхів сполучення перерахувало цю цифру і прийшло до висновку, що фактична вартість будівництва Одесько-Балтської залізниці становить 16423548 рублів 64 копійки або 68161 рублів 61 коп. на версту, не враховуючи відсотків під час провадження робіт і витрати на придбання капіталу.

В Одесі було організоване перше в Україні управління рухом поїздів. Магістраль одержала офіційну назву – Одесько-Балтська залізниця [12, с. 106–118].

Заплановане урядовим проектом будівництво мережі головних залізничних ліній мало користь у тому, що Одеська залізниця повинна була з'єднати Одесу з Києвом і Брянськом. Однак у грудні 1864 р., у Комітеті міністрів було вирішено направити будівництво Одеської залізниці по лінії Одеса–Кременчук–Харків. Тобто, було необхідно розпочинати будівництво третьої Одеської залізниці Балта–Єлизаветград–Кременчук. 28 грудня 1864 р. були опрацьовані основні умови будівництва Балтсько-Єлизаветградської залізниці довжиною 244 версти. 26 березня 1865 р. імператором було затверджено основні умови її будівництва. Будівництво знову за оптовим підрядом було віддано барону Унгерн-Штернбергу, який в цей час уже закінчив будувати Одесько-Балтську залізницю. Уряд знизив оптову контрактну ціну на будівництво до 45 тисяч рублів сріблом.

До будівництва залізниці приступили у травні 1866 р. Підрядник знову використав, як робочу силу, солдат будівельних батальйонів (9 тис. людей). Земляне полотно та кам'яні частини мостів будувались під дві колії. Мости і водопропускні труби були металевими або кам'яними. В колію вкладавались рейки вагою не менше 26,55 фунта на погонний фут. Паровозні та вагонні депо, майстерні, пасажирські та водопідйомні будівлі були кам'яними, інші будівлі, в тому числі вокзали не-

ликих станцій, дозволялось будувати дерев'яними. Дорожні сторожові будки робили у вигляді мазанок або землянок, телеграфні лінії – на два дроти. Кількість рухомого складу: паровозів вагою до 28 тонн – 9 одиниць; вагою до 35 тонн – 25 одиниць; вагонів пасажирських – 90; товарних різного призначення – 560.

У середині травня 1870 р. Балтсько-Єлизаветградську залізницю було збудовано до місця переходу через річку Інгул. Міст через Інгул планували доробити у серпні. На початку липня залізницю було оглянуто комісією МШС, яка зробила висновок, що Балтсько-Єлизаветградську залізницю побудовано якісно, вона відрізняється красою та якістю будівництва, достатньо забезпечена водопостачанням і може бути прийнятою в постійну експлуатацію [310, с. 91–92]. В таблиці 3.1 подано перелік дільниць Одеської залізниці.

Кордоном або, точніше, місцем з'єднання Одеської та Київсько-Балтської (згодом Київсько-Брестської) залізниць була станція Жмеринка. С. Вітте у своїх спогадах досить виразно змальовує станцію Жмеринка, яка слугувала для двох залізниць: «...я ще пам'ятаю, коли імператор Олександр II їхав по Одеській залізниці втретє, то стався такий випадок. Одеська залізниця за напрямком з Петербурга починалася зі станції Жмеринка та об'єднувалася з Київсько-Брестською. (Були 2 гілки: Жмеринка – Одеської залізниці, Жмеринка – Київсько-Брестської залізниці). І ось ми чекаємо на станції Жмеринка прибуття імператорського поїзду. Раптом біля станції Жмеринка–Київ–Брест імператорський поїзд зійшов з рейок, так що імператор прийшов до нас на станцію пішки. Імператор запитав: «У чому справа?» Йому пояснили і, так як переконалися, що тут злого умислу не було, то він поставився до цього приводу надзвичайно добродушно. Вагон було подано; поїзд поставлено на рейки й імператор попрямував далі.

Під час Турецької кампанії мені довелося везти імператора на війну; тоді вже, по суті, я керував залізницею. Я зустрів Государя у Жмеринці, звідки Государ поїхав до м. Проскурів, так як там було розташовано кілька частин військ, для огляду їх. У Проскурові ми пробули кілька годин, а потім поїхали (через Роздільну) в Кишинів, а з Кишинева на Ясси» [53, с. 117].

Таблиця 3.1

**Відкриття ділянок Одеської залізниці
(концесія на будівництво від 22.06.1870 р.)***

№ з/п	Найменування побудованих ділянок	Дата відкриття для руху	Протяжність (верст)
1	Від Куликова Поля до Бірзули	04.12.1865	176
2	Від Бірзули до Жмеринки	26.05.1870	177
3	Від Жмеринки до Волочиська	21.09.1871	154,2
4	Від Роздільної до Кучургана	04.12.1865	13
5	Від Кучургана до Тирасполя	12.08.1867	30,2
6	Від Тирасполя до Кишинева	15.08.1871	66,7
7	Від Бірзули до Балти	04.12.1865	20
8	Від Балти до Ольвіополя	01.09.1867	110
9	Від Ольвіополя до Єлизаветграда	01.09.1868	136,2
10	Від Кишинева до Прута	будується	103
<i>Побічні залізничні відгалуження</i>			
1	До Куяльницького лиману	01.06.1868	8,5
2	До Карантинного порту в Одесі	04.12.1865	9,7

* Складено за джерелом: [10, с. 182].

Після поразки в Кримській війні згідно з Паризьким мирним договором, який Росія уклала з країнами-переможницями 18 березня 1856 р., Росію було позбавлено права мати військовий флот на Чорному морі, а також фортеці й прибережні арсенали. Російська імперія публічно відмовилась від претензій на Молдавію, Валахію та південну Бессарабію. На Чорному морі російському флоту було заборонено мати значну кількість військових кораблів. Морські сили держави не могли перевищувати 6 гвинтових корветів водотоннажністю до 800 т і 4 суден водотоннажністю до 200 т. Відповідно до цього договору в квітні 1857 р. було скорочено і штатну чисельність особового складу Чорноморського флоту: у ньому залишилися дві роти (30 офіцерів, 577 нижніх чинів) і один робочий екіпаж із чотирьох рот (16 офіцерів, 1088 рядових). Флот перетворився у флотилію з головною базою у Миколаєві [37].

Капітан 1 рангу М. А. Аркас і статський радник М. А. Новосельський подали міністру фінансів записку про необхідність створення на Чорному морі акціонерного судноплавного підприємства для розвитку торгівлі південного краю Росії,

а також торгівельних і поштових сполучень з російськими та іноземними портами. Передбачалось, що кораблі цього підприємства будуть забезпечувати перевезення пасажирів і пошти внутрішніми та зовнішніми лініями державного значення. Малось на увазі військове використання суден, але це не афішувалось. 24 квітня 1856 р. на засіданні Комітету міністрів було прийнято рішення про створення товариства, 4 травня прийняли положення про діяльність товариства, а 3 серпня імператор затвердив статут «Русского общества пароходства и торговли» (РО-ПиТ). Акціонерами товариства могли стати тільки російські піддані. Половину правління товариства призначав уряд. Він же надав товариству позику на 35 млн руб. строком на 20 років і щорічний кредит на 1 млн руб. і придбав акції товариства на 2 млн рублів [155, 274].

Значення РОПиТа для розвитку півдня Росії було величезним. Здавалося іноді, що весь торгівельний світ Росії домовився надати підтримку товариству, і дійсно, багато підприємств, що займались виробництвом продукції та її експортом, своїм виникненням і розвитком були зобов'язані РОПиТу» [64].

Наприкінці 60-х рр. XIX ст., коли активно будувались Одесько-Балтська, Балтсько-Єлизаветградська та Київсько-Балтська залізниці Російське товариство пароплавства і торгівлі (саме РОПиТ) було цілком прибутковим комерційним підприємством. Товариство мало певні позиції на Чорному та Азовському морях, було серйозним конкурентом для іноземних компаній, з кожним роком розширюючи свої комерційні справи. Наприкінці 1869 р. відкрився для судноплавства Суецький канал – найкоротший водний шлях у регіоні Середземномор'я. Чихачов очікував від цього значного підвищення комерційної активності одеських портів через транзит східних вантажів, що раніше направлялись навколо Африки, через Персію та середню Європу до Росії. Він хотів, щоб Одеса, за допомогою нового морського шляху стала портом для імпорту продукції з Китаю, Індії і Східної Азії.

Мабуть, через ці причини у 1870 р. «Русское общество пароходства и торговли», очолюване адміралом М. М. Чихачовим, для розширення своїх комерційних операцій прийшло до думки про необхідність контролю за залізничними коліями, що

підходили до Одеси. На той час Одесу було з'єднано рейковими шляхами з Києвом (рух від Києва до Одеси відкрито 26 травня 1870 р.), далі по мосту через Дніпро вантажі могли направлятися до центральних губерній країни, до Москви та Санкт-Петербурга. Починаючи з 1869 р. по залізницях можна було довести товари до Дніпра і Крюківської пристані [211].

Однією з основних причин, що спонукали «Русское общество пароходства и торговли» до появи рішення взяти під контроль залізничні підходи до портів Одеси було те, що Одесько-Балтська залізниця не справлялася з обов'язками щодо своєчасного вивезення і доставки вантажів, особливо зерна, у пункти призначення. На станції Бірзула накопичилися величезні запаси хліба, доставити які до Одеського порту залізниця через відсутність засобів і рухомого складу не могла. Хліб через неналежне зберігання та відсутність охорони псувався й розкрадався. У Тирасполі, один з відправників упродовж тривалого часу не міг відправити хліб залізницею, завантажив його на вози і цілою вереницею возів відправив до Одеси. На станції Балта запаси не вивезеного хліба також були величезними. У портах Одеси простоювали торговельні судна в очікуванні прибуття залізничним транспортом хлібних маршрутів, а більша його частина доставлялась чумацьким «способом» – на волах [195; 248 с.165; 364].

М. М. Чихачов офіційно звернувся до міністра фінансів М. Х. Рейтерна про надання концесії на Одесько-Балтську залізницю, яка у той час належала державній казни. М. Х. Рейтерн не був прихильником казенного господарювання й позитивно зустрів пропозицію голови РОПіТа. З невідомих причин проект продажу в концесію казенної залізниці вчасно до широкого загалу підприємців не був доведений і РОПіТ, на торгах, був єдиним покупцем. 22 червня 1870 р. концесію було затверджено, при цьому нове товариство отримало назву «Русское Общество пароходства, торговли и Одесской железной дороги». Так вперше з'явилася офіційна назва, що залишилась до цього часу – Одеська залізниця, і воєдино були поєднані милі та версти. Під сукупністю рейкових колій, що отримала назву Одеської залізниці, малось на увазі сукупність ділянок залізниць побудованих за рахунок державної казни від

Одеси до Балти з відгалуженнями до Одеського порту, Куяльницьких солевих копа-лень, а також до Тирасполя на Дністрі, від Балти до Єлизаветграда, від Бірзули через Жмеринку до Волочиська і дільниця, що будувалась, від Тирасполя до Кишинева, всього 903 версти [49, с. 196-197].

Новостворене товариство зобов'язувалося придбати від уряду лінії від Оде-си до Бірзули з відгалуженням до Кишинева через Тираспіль, від Бірзули до Жме-ринки з відгалуженням до Волочиська на кордоні з Австро-Угорщиною, Куяльни-цьку гілку, побудовану до літа 1867 р. і прийняту в експлуатацію з 1 червня, усьо-го 903,75 версти рейкових шляхів. Крім цього, РОПіТ за свій рахунок повинен був побудувати лінію Кишинів–Унгени довжиною 103 версти, за будівництво якої взявся барон Унгерн-Штейнберг, таємний радник, камергер [53, с.109-114].

За час перебування Одеської залізниці у складі товариства пароплавства і торгівлі, було змінено постачальника рейок. Замість чавунних англійських почали набувати розповсюдження залізні зі сталевими накладками рейки, що виробляли-ся на бельгійському заводі Кокеріля. Цікаво, що в 1894 р. було засновано Російсь-ко-бельгійське металургійне товариство, і бельгійський завод фірми «Джон Ко-керіль» було демонтовано і перевезено до Таганрога. В цієї фірми також було прид-бано вагони, незважаючи на те, що в одеських майстернях за попередні роки було побудовано 280 вагонів. Придбання паровозів, які виготовляли лише на заводі Зігля, закупували у Відні, при цьому були внесені зміни в конструкцію топки, яку прис-тосували під спалювання донбасівського «грушківського» вугілля, тоді як у пер-ших паровозах передбачалося спалювання англійського «кардіфського» вугілля.

У 1872 р. було добудовано залізницю до Унген і побудовано дерев'яну еста-каду в порту для доставки хлібних вантажів до трюмів суден. Були створені спе-ціальні вагони, з нижніх люків яких зерно вивантажувалося в спеціальні лотки, що доставляли зерно до горловин трюмів. Ці лотки в кінці ХІХ ст. були замінені на транспортери системи американського інженера Гаррісона.

За весь час експлуатації Одеської залізниці товариством акції залізниці коти-рувалися дуже низько й оцінювалися в 3–4 рази нижче за номінальну вартість. На

адміністрацію РОПіТа, під час володіння ним Одеською залізницею, було багато нарікань. Найбільш обґрунтованими були претензії, викладені в записці Одеського комітету торгівлі і мануфактури, де доводилося, що тарифи Одеської залізниці встановлюються винятково на користь пароплавства, а рух по залізниці гальмується, якщо це дає додатковий прибуток кораблям пароплавства.

Єдиний рік, коли залізниця була високоприбутковою, це 1877 р., коли йшла Російсько-турецька війна і збільшилися військові перевезення в обох напрямках. Це підняло прибутковість залізниці, дозволило виплатити не лише відсотки на облігації, але і видати приватним акціонерам дивіденди з розрахунку 5 % на акцію. У цьому ж році, коли стало відомо про передавання залізниці до товариства Південно-Західних залізниць, вартість акцій почала підвищуватися. На Петербурзькій біржі акції Одеської залізниці в квітні 1877 р. коштували від 37 до 40,5 рублів і поступово почали підніматися в ціні. У грудні 1877 р. вони котирувалися за ціною 66 рублів 73 копійки, в червні 1878 р. дійшли до 83 рублів 80 копійок. При обміні акцій Одеської залізниці на акції Південно-Західних залізниць, вони були зараховані за ціною 83 рублі 33 копійки [20].

Одеська залізниця, з довжиною колій 1023 версти проходила по Бессарабській (155 верст), Подільській (327 верст) і Херсонській (541 верста) губерніях [48].

Отже, побудована методом оптового підряду, Одеська залізниця за короткий час стала на півдні країни найбільш універсальним видом транспорту, забезпечуючи перевезення вантажів у місцевому та регіональному сполученнях, а також до портів Чорного моря. Воєдино поєднані милі й версти не принесли залізниці відчутного економічного прибутку. Основним недоліком Одесько-Балтської й інших залізничних відгалужень, була низька пропускна здатність, що особливо болісно позначалось під час масових хлібних перевезень. Відсутність елеваторів на великих вузлових станціях приводила до масового псування хліба, який залізниця не встигала підвозити до портів. Зміна напрямку залізничного будівництва на певний час відтягувала появу залізничного сполучення у Києві.

3.2. Транспортне з'єднання центрального і південного регіонів Київсько-Балтською залізницею

У 1866 р. із височайшим Положенням Комітету міністрів було затверджено дозвіл на будівництво Київсько-Балтської залізниці довжиною 622 версти з відгалуженнями від Козятина до Бердичева (27 верст) і від Жмеринки до Волочиська (67 верст). Будівництво доручили, за оптовим контрактом від 24 травня 1866 р., товариству «Де-Врієр і К^о». Будівництво розраховувалось на чотири роки, тобто до 24 травня 1870 р. [46, с. 57-72]

За умовою, якщо товариство із будь-яких причин не виконає всього об'єму будівельних робіт у визначений чотирьохрічний термін, то воно зобов'язане у вигляді штрафів виплачувати 5 % на всі суми, отримані ним від уряду на виконання робіт. Але, коли загальний підсумок штрафних відсотків досягне суми 100000 рублів, то нарахування відсотків закінчиться, і уряд має право управляти товариством для закінчення робіт. У цьому випадку всі витрати уряду планувалось віднести на рахунок товариства із залогової суми, яка дорівнювала 850 тисяч рублів і знаходилась на рахунках Державного банку [279].

Будівництво залізниці у напрямку Балти почалось через зразкову організацію торгівельної справи в місті. Місцевий ринок славився торгівлею хлібом і худобою, мав величезні фінансові обороти, особливо під час ярмарків, що проходили тут у травні та червні. Всього протягом року в Балті проводилось шість ярмарків [11, с.442-443]. Одним із них – Троїцький – був міжнародним, славився продажем худоби, особливо коней. В окремі роки товарообіг доходив до 3000000 рублів. Сюди приганяли цілі табуни коней із Херсонщини, Бессарабії і Подолії (їх нараховувалось понад вісім тисяч голів).

У період з 1924 по 1929 рр. Балта була столицею Молдавської Автономної Радянської Соціалістичної Республіки в межах Української РСР. У 1940 р. у зв'язку з утворенням Молдавської Радянської Соціалістичної Республіки Балта, де

більшість населення було українським, залишилася в складі України. З цього часу Балта – районний центр у Одеській області [326].

Бажання будувати Київсько-Балтську залізницю виявили у 1865 р. берлінський негоціант Леви (лат. *negations (negotiantis)* – торговець) з директором Лондонської компанії металевих споруджень Броуном, в 1866 р. бельгійський підданий барон А. де-Врієр із компанією. Рішенням Комітету міністрів, яке було затверджене царем 21 травня 1866 р., будівництво Київсько-Балтської залізниці простим підрядним способом було надано товариству на чолі з де-Врієром.

За умовами договору, укладеного 25 травня 1866 р., товариство прийняло на себе зобов'язання з будівництва та постачання всіма необхідними засобами залізничну лінію від Києва до Балти довжиною в 428 верст (одна верста дорівнює 1067 км), із гілками від Козятина до Бердичева – 27 верст і від Жмеринки до Волочиська – 167 верст. Усього планувалося побудувати 622 версти із земляним полотном і мостами під два шляхи на дільниці від Жмеринки до Балти, а на всій іншій протяжності лінії – під одну колію. Відчуження земель під будівництво залізниці залишалось обов'язком уряду.

Роботи з будівництва залізниці треба було закінчити через 4 роки від дня підписання договору, тобто не пізніше 24 травня 1870 р.

Дослідницькі роботи на трасі між Києвом і Балтою були проведені інженер-капітаном О. Є. Шпильовим. 24 лютого 1866 р. було затверджено напрямом Київсько-Балтської залізничної лінії, при цьому, з метою прискорення будівництва з дозволу царя для економії часу, не очікуючи укладання договору із товариством, рекомендувалось почати земляні роботи із 15 травня на головній лінії за допомогою військ. При цьому товариство «Де-Врієр і К^о» зобов'язувалось прийняти всі виконані військовими роботи та компенсувати уряду всі понесені витрати [275; 306].

Роботи з будівництва Київсько-Балтської залізниці просувались дуже повільно, що залежало, в основному, від поганої організації роботи з найму робітників. Підрядники, піклуючись тільки про свій максимальний прибуток, організува-

ли справу так, що засновники навесні залишилися тільки з робітниками, які прибули з Чернігівської та кількох білоруських губерній. Це були селяни, направлені селянськими громадами на відпрацьовування податей. Але їх утримання і харчування були на дуже низькому рівні. Багато робітників втікало, інші масово скаржились адміністрації будівництва та губернській владі. Засновники, щоб не залишитись зовсім без робочих рук, змушені були призначити додаткову винагороду по 5 копійок у день [233; 301].

Така ситуація із наявністю робочих рук на будівництві змусила концесіонерів просити про направлення для виконання будівельних робіт солдатів. Прохання було задоволено, і на будівництво дороги було спрямовано майже 6 тисяч солдатів, у тому числі до 3 тисяч штрафників. Роботи з будівництва пішли більш швидкими темпами. На початок квітня 1867 р. об'єми необхідних робіт по будівництву земляного полотна було виконано на 162 верстах. Частина замовлених рейок прибула до Одеси і була відправлена в район села Борщі, біля Бірзули. Із 790000 дубових шпал, що зобов'язався поставити уродженець Одеси Ризнич, 280000 були розвезені поверстно, на значній відстані. Почався монтаж телеграфних стовпів, апаратури зв'язку, що прибула до 1 червня [231].

По всій залізниці не було станцій першого класу, була тільки одна позакласна станція, її будівництво швидкими темпами велось у Києві. Станцій другого класу будувалось три, а саме: Козятин, Бердичів і Жмеринка. Станцій третього класу теж було три: Вінниця, Крижопіль і Борщі. Станцій четвертого класу будувалось 16: Боярка, Мотовилівка, Фастів, Кожанка, Попільня, Брівки, Радзивилів, Голендри, Калинівка, Гнівіль, Ярошенки, Юрківка, Вапнярка, Попелюха, Кодима, Слобідка.

На початку жовтня 1867 р. у Вінниці були проведені випробування рейок, отриманих для 350 верст із бельгійських заводів. Усього прибуло 122642 шт. рейок вагою 1597044 пудів на 2292768 рублів 95 копійок металевих. У комісію входили від інспекції по будівництву інженери штабс-капітани Замятнін і Шталь; від товариства були присутні інженери: полковник Крейслер і підпол-

ковники Петерс і Леталь, а також уповноважений від товариства головний керівник робіт з будівництва А. А. Фильоль-Броги. Перед відправленням із Бельгії рейки були оглянуті на заводах-виробниках урядовою комісією, на що було надано 90 протоколів. Зниження ваги отриманих рейок проти ваги, зазначеної в контракті, викликало конкретне побоювання, і вони були піддані випробуванням на навантаження та ударну силу. Навісний вантаж рейки витримали, але від удару у $\frac{3}{4}$ пуда із висоти 5 футів, вони ламались. На зламі головка рейки була із грубозернистого заліза, а в основі підшви із м'яковолокнистого.

З'єднати в Києві дві залізниці (Курсько-Київську та Київсько-Балтську) планувалось через будівництво вокзалу для спільного використання й відповідних привокзальних колій. Святкові урочистості з нагоди початку будівництва першого Київського залізничного вокзалу було проведено 25 липня 1867 р. о 18 годині 30 хвилин. Як писала газета «Киевлянин», місце для будівництва було вибране за річкою Либідь, навпроти будівлі Кадетського корпусу та казарм Арештантських рот. Церемонію закладки будівлі під вокзал для двох залізниць за церковною церемонією проводив митрополит Київський і Галицький Арсеній з групою з вищого духовенства. У фундамент майбутнього вокзалу було закладено дві металеві дошки, на яких були викарбувані такі слова (на одній російською, на другій французькою): «Киев. 25 июля 1867 года. В царствование Государя императора Александра II-го. Заложено это здание в присутствии: высокопреосвященного Арсения митрополита Киевского и Галицкого; Киевского, Подольского и Волынского генерал-губернатора, генерал-адъютанта Безака, начальника инспекции, генерал-майора Бобрищева-Пушкина и председателя общества строителей дороги де-Вриеръ, Шакен, Брюно и К^о г. Фильоль-Броги» [114].

Споруджена будівля вокзалу в Києві була дуже гарною, у стилі англійської готики з зубцями на карнизі. Довжина будинку була 61 сажнів 1 аршин. Фасад представляв собою корпус у середині із двома крилами-флігелями, що закінчувались по боках. Висота середнього корпусу була 7 сажень (від карнизу), флігелів – 6 сажнів 8 вершків і крил 4 – по сажні.

До 1 січня 1868 р. земляні роботи були виконані на 322 верстах, готовність штучних кам'яних споруд становила тільки 20 % від загальної кількості. Рейки були підготовлені для укладання в колію на 560 верстах. Відсипання баластового шару товариство так і не розпочало, за контрактом необхідно було виконати роботи на 40 % траси. У наявності було 6 паровозів вагою у 28 тонн кожний [108].

Наприкінці серпня 1868 р. рейки були покладені в колію на всій відстані від Балти до Києва, що дало можливість відкрити тимчасовий рух на всьому маршруті. Офіційне відкриття лінії для загального користування, за умовами договору з урядом, повинно було відбутись наприкінці травня 1870 р. Але вже на початку 1869 р. власники заводів і фабрик, а також великі землевласники південно-західного краю, Чернігівської і Полтавської губерній, звернулися до міністерства шляхів сполучення з клопотанням про прискорення відкриття вантажного руху залізницею [91].

У середині січня 1870 р. міністерством шляхів сполучення було створено комісію для огляду Київсько-Балтської залізниці у складі: голова комісії інженер дійсний статський радник Шернваль-Валлен (будівник Фінляндських залізниць) і члени, – інженер, статський радник Петерс; інженер, статський радник Генріх (пом. начальника інспекції по будівництву); інженер, статський радник Филевич; інженер, титулярний радник Зубов. Спеціально для роботи комісії по огляду Київсько-Балтської залізниці було розроблено інструкцію. Відповідно до інструкції, метою комісії був детальний огляд стану всіх споруд на залізниці, рухомого складу і збирання на місці всіх відомостей, необхідних для рішення існуючих між товариством і урядовою інспекцією розбіжностей по розрахунках за будівельні роботи і згідно з перевіркою виконання ряду інших будівельних питань. Від результатів роботи комісії залежало рішення відкривати або не відкривати Київсько-Балтську залізницю для руху поїздів. У результаті рух від Києва до Одеси було відкрито 26 травня 1870 р. [278].

Комісія під керівництвом дійсного статського радника Шернваль-Валлена, виявила багато будівельних недопрацювань. Для закінчення будівельних робіт на Ки-

ївсько-Балтській залізниці необхідно було вкласти, за підрахунками комісії, 2800000 рублів сріблом. Ще 1,5 млн було потрібно на виправлення будівельних робіт, які будівельна компанія вважала закінченими. Комісія призупинила видачу товариству цієї суми грошей із державної казни (625618 рублів металевих і 1919953 руб. паперових). А. А. Фильюль-Броги заперечував по всіх пунктах справедливості пред'явлених вимог, стверджуючи, що комісія працювала погано, лінію досліджувала неухважно, фінансові вимоги висунула, ґрунтуючись на даних полковника Петерса. Фильюль погрожував зверненням до міжнародного третейського суду [92; 233].

Офіційне відкриття залізниці відбулось 7 червня (26 травня) 1870 р. Об 11 годині 30 хвилин з Києва відправився перший потяг, який прибув до Бірзули (Котовськ) наступного дня о 6 годині 27 хвилин. Управління Київсько-Балтської залізниці оголосило, що з 26 травня 1870 р. (за старим стилем) організовано щоденне відправлення поїздів із вагонами 1-го, 2-го і 3-го класів із Києва до Бірзули.

Розклад руху пасажирських поїздів був таким:

- Поїзд № 1 відправлявся із Києва об 11 годин 30 хвилин, прибував у Бірзулу о 6 годині 27 хвилин.
- Поїзд № 2 відправлявся із Бірзули о 2 годині 07 хвилин ночі, прибував до Києва о 21 годині 05 хвилин.

Несподіваною проблемою для Київсько-Балтської залізниці стало забезпечення штатом постійних робітників. Дорога проходила по найбагатших губерніях України, де безземельних людей було дуже мало. Майже весь контингент нижчих службовців на залізниці складався із солдатів запасу. Колишні військові становили 80 % від службовців у колійному господарстві, великий відсоток вони становили і в інших службах. Управління залізниці із цього приводу висловлювало значне занепокоєння – у випадку оголошення мобілізації залізниця залишалась без робочих рук.

Київсько-Балтська залізниця з'єднала Київ, центр південно-західного краю Російської імперії, з Одесою і Чорним морем, відкривши таким чином шлях до економічного зростання двох українських регіонів.

3.3. Військово-політична та фінансово-економічна необхідність будівництва Київсько-Брестської залізниці

Питання про будівництво залізниці для з'єднання Києва з Брестом вперше було підняте в 1867 р., коли уповноважений товариства «Де-Врієр і К^о», який будував Київсько-Балтську залізницю, інженер Фільйоль-Броги звернувся до міністра шляхів сполучення з клопотанням про дозвіл провести, за свій рахунок, дослідження для складання проекту будівництва залізниці від Бердичева через Житомир до Бреста [146, с.87-118] .

Стратегічну Брестсько-Бердичівську залізничну лінію було включено у плани будівництва вперше у 1868 р., а потім у план 1870 р. Вона мала служити з'єднувальним ланцюгом для збудованої приватним товариством Брестсько-Граєвської залізниці та побудованої за рахунок уряду Київсько-Балтської залізниці через гілку від Козятина до Бердичева. Досвід будівництва й експлуатації казенної залізниць на цьому етапі був визнаний невдалим, уряд зробив висновок про необхідність будувати залізниці тільки концесійним способом [127, с. 333–335].

За шість років казенного залізничного будівництва (з 1863 по 1869 рр.) казенною було побудовано тільки 1147 верст. Казенне залізничне будівництво було визнано малоефективним і нерентабельним. Причиною була не тільки слабка технічна оснащеність казенних ліній, але і дефіцит державної казни. Як наслідок – повільні темпи будівництва. Казенне залізничне будівництво не вирішило основну задачу епохи – форсоване будівництво залізниць у короткий термін з метою капіталістичної індустріалізації країни. Держава переходить від практики казенного залізничного будівництва до приватного, але під гарантії прибутку акціонерних това-

риств від державної казни. У перспективі маячило концесійне спекулятивне десятиліття – будівельно-залізнична «гарячка» 60–70-х рр. у XIX ст.

Визнаючи необхідним зосередити в одних руках будівництво й експлуатацію всієї мережі Південно-Західних залізниць імперії, виконуючий обов'язки міністра шляхів сполучення граф В. О. Бобринський 27 лютого 1870 р. вніс до Комітету міністрів проект нормальної концесії на Київсько-Брестську залізницю. За проектом Бобринського Київсько-Брестська залізниця повинна була складатися з двох ділянок. Першу ділянку побудовано казною. Це – Київсько-Балтська залізниця від Києва до ст. Жмеринка і відгалуженням від Козятина до Бердичева (всього 278 верст). Друга ділянка нової залізниці – лінія від Бердичева до Бреста з відгалуженням до австрійського кордону в Радзивілові (535 верст), із обов'язковим забезпеченням цієї ділянки рухомим складом і всіма приналежностями для експлуатації за рахунок створеного акціонерного товариства (додаток А2).

Ділянку залізниці від Бердичева до Бреста граф Бобринський пропонував будувати не за рахунок державної казни, а за рахунок приватного акціонерного товариства. Ділянка на 278 верст казенних залізниць, побудована за оптовим контрактом із товариством «Де-Врієр і К^о», він пропонував передати приватному товариству, мотивуючи це тим, що, на його думку, надання права будівництва залізниць приватним товариствам більш зручно, тому що експлуатація залізниць урядом призводить до відомих всім труднощів.

Упродовж трьох місяців від дня затвердження концесії товариство було зобов'язане подати на затвердження міністра шляхів сполучення загальний проект будівництва другої ділянки залізниці та додаткових робіт, необхідних на першій ділянці, а також кошторис (розціночну відомість).

Цей проект графа В. О. Бобринського, що встановлював умови продажу ділянки від Києва до станції Жмеринка із відгалуженням до Бердичева, із невеликими і неістотними виправленнями, внесеними Комітетом міністрів, був затверджений імператором 10 березня 1870 р. із завданням міністерству фінансів, –

знайти учасників для створення акціонерного товариства і будівництва другої ділянки Київсько-Брестської залізниці [7, с. 135].

У результаті концесія була височайше затверджена 27 квітня 1870 р. за Рябініним. Основний капітал визначався в 45650250 руб. металевих. Цей капітал утворювався випуском на 1/3 акцій і на 2/3 облігацій. З цієї суми 19836000 руб. металевих належали уряду як плата за вже побудовані казенні ділянки і 1980000 руб. металевих на їхнє поліпшення. На будівництво нових ділянок залишалося 23834250 руб. мет. або до 46420 рублів металевих на версту. Всім облігаціям привласнювалася урядова гарантія 5 % доходу і 1/10 % погашення [49, с. 188–191].

Для організації такого великого залізничного підприємства дійсний статський радник Олексій Андрійович Рябінін, вірогідно, не мав ні засобів, ні кредитів. Він знайшов фінансову підтримку в берлінського банкіра Блейхредера. Укладений Рябініним із Блейхредером 27 січня 1870 р., і затверджений правлінням товариства контракт, за операціями випуску акцій і облігацій на реалізацію всього капіталу, необхідного для будівництва другої ділянки, спричинив зменшення основного капіталу майже на шість мільйонів.

Виконуючи умови концесії та договору з Рябініним, Блейхредер, отримавши третю частину своїх акцій, вніс за них з розрахунку 60 за 100, всього 1984950 руб., які на підставі п. 3 концесії були внесені в Державний банк, що становило 20 % акціонерного капіталу як доказ створення товариства. Ця сума мала видаватися товариству по мірі виконання робіт, у відсотковому відношенні по квитанціях інспекції з будівництва (додаток А 3).

Згідно з п. 2 Статуту, товариство зобов'язане було приступити до робіт не пізніше 27 жовтня 1870 р., а постачання додаткового рухомого складу для 2-ї ділянки закінчити не пізніше 19 серпня 1871 р. Остаточне облаштування знову побудованої ділянки Бердичів–Брест з метою відкриття руху товариства Київсько-Брестської залізниці зобов'язане закінчити до 27 жовтня 1872 р. У разі війни, блокади або через інші форс-мажорні обставини термін будівництва збільшувався.

Товариству Київсько-Брестської залізниці дозволялося користуватися пасажирськими будівлями й іншими спорудами станції Жмеринка, які належали Одеській залізниці, за угодою з правлінням цієї дороги. Угода мала бути затвердженою міністром шляхів сполучення.

Кількість рухомого складу Статутом товариства й умовами концесії було визначено по всій лінії – 181 паровоз і 3422 вагони разом з платформами. Тобто, на всі 813 верст маршруту розраховувалося, що один паровоз припадає на 4,5 версти і по 4 вагони на версту. При цьому уряд передавав товариству 13 пасажирських і 19 товарних паровозів, 98 пасажирських вагонів різних класів (сімейних, поштових, багажних, 1-го, 2-го, 3-го класів), 576 товарних вагонів і 159 платформ.

Товариство зобов'язувалося поставити до початку експлуатації побудованої дороги 149 паровозів (з них 58 товарно-пасажирських), 510 пасажирських і багажних вагонів (з них 36 багажних), 2179 товарних вагонів і платформ.

33 % матеріалів верхньої будови колії, паровозів, вагонів, металевих частин мостів, телеграфного устаткування товариство було зобов'язане придбати у вітчизняних виробників – у державних і приватних виробників, інші 2/3 товариству дозволялося доставити з-за кордону, причому рейки та скріплення без сплати мита.

Товариство Київсько-Брестської залізниці було зобов'язане (п. 20 Статуту) побудувати вздовж усієї лінії електромагнітний телеграф з двома дротами, необхідними для забезпечення безперебійного та безпечного руху. Запас переносних телеграфних апаратів для непередбачених випадків повинен знаходитися в потягах, будках і казармах між станціями. Порядок користування телеграфом встановлено Правилами для телеграфу приватних залізниць. Передбачалося, якщо управління телеграфів визнає за потрібне встановити свою телеграфну лінію вздовж залізниці, то воно матиме право підвісити свої дроти до телеграфних стовпів, що належали товариству, яке зобов'язане безкоштовно забезпечити їх збереження [276].

У червні 1873 р. уряд за угодою між міністрами шляхів сполучення і фінансів з метою зміни складу загальних зборів акціонерів і правління товариства Київ-

сько-Брестської залізниці продав 6000 акцій тих, що належать уряду, відомому будівельникові залізниць з бездоганною репутацією Івану Станіславовичу Бліоху. Внаслідок цієї фінансової операції змінився склад правління товариства – його очолив І. С. Бліох. Під керівництвом Бліоха будівництво залізниці організували в таких масштабах, що 15 серпня 1873 р. вся дорога була відкрита для руху. Рух І. Бліох відкривав поступово, у міру готовності ділянок: 11 липня від Кривина до Бреста – 290 верст; 15 серпня 1873 р. на гілці від Здолбунова до Радзивилова – 88 верст. Дільниця від Бердичева до Кривина в 145 верст було відкрито 1 березня 1873 р., але масу недоробок і упущень довелося виправляти Бліоху [49, с. 188–191].

У листопаді 1873 р. І. С. Бліох представив загальним зборам акціонерів доповідь, що роз'яснює стан справ у товаристві. Загальні збори, за ініціативою Бліоха, зажадали призначення урядової комісії для перевірки фінансового стану товариства і проведення ревізії з початку будівництва. Урядова комісія з представників міністерств фінансів, шляхів сполучення і державного контролю приступила до роботи у кінці 1873 р., і визначила дефіцит на 1 січня 1874 р. в сумі 2761414 руб. кредиту. Цей дефіцит було покрито завдяки випуску облігацій [13; 113].

Непомірно висока будівельна вартість Київсько-Брестської залізниці, постійні коливання курсу паперового рубля і складність обов'язкових платежів поставили залізницю в дуже скрутне фінансове становище (додаток А4). Новий голова правління І. Бліох, знаходячи засоби для підняття дохідності залізниці, дійшов думки про збільшення дохідності шляхом переведення залізничних тарифів на металеву валюту. Щодо цього він написав книгу «О взимании русскими железными дорогами провозных плат в металлической валюте» (1877 р.).

Іван Станіславович зумів організувати роботу на залізниці таким чином, що результати експлуатації Київсько-Брестської залізниці за 1874 р. показали чистий дохід, що перевищував гарантії і платежі по облігаціях. З 36 приватних залізничних товариств, такий показник був досягнутий лише на десяти дорогах [63].

Необхідно відмітити, що Бліох є автором праць з економічної історії Росії і досліджень з економіки промисловості та сільського господарства. Використову-

ючи досвід роботи на Київсько-Брестській залізниці як голови правління, він видав наукові праці: «Русские железные дороги» (на русском и французском языках) (СПб., 1875 г.); «Труды комиссии по учреждению железнодорожных пенсионных касс» (СПб., 1875 г.); «Исследование по вопросам, относящимся к производству, торговле и передвижению скота и скотских продуктов в России и за границей» (1876 г., с атласом и графиками); «Влияние железных дорог на экономическое состояние России» (5 томов, с графическим атласом, СПб., 1878; то же на польском и французском языках) [290].

Підбиваючи підсумки будівництва Київсько-Брестської залізниці, зупинимося на оцінці, яку дав А. А. Головачов: «Конечно, правительство имело полное право с самого начала, принимая во внимание исчезновение 1332828 руб. 75 коп., полученные правлением от Блейхредера, объявить общество не состоявшимся и начать сооружение дороги за свой счет, или сдать постройку новому обществу, не имевшему ничего общего с господами Рябиниными и Блейхредерами; оно имело также право не признавать долгов правления банкам, долгов, заключенных без разрешения общих собраний и притом преднамеренно во вред правительству. Но ни в первый, ни во второй раз правительство не пожелало использовать свои права, несмотря на то, что действия правлений под председательством гг. Рябинина и Ахшарумова имели чисто уголовный характер. По всей вероятности, правительство не желало возбуждать уголовного процесса именно потому, что в таком деле вместе с виновными могли пострадать и люди, оказавшиеся здесь случайно, по излишней доверчивости и непониманию дела. К тому же, в последнем случае очень сильно пострадали бы и банки, а потери подобных учреждений, с известной точки зрения, считаются вовсе нежелательными и опасными для государственного кредита». Автор наголошує, що він «...этого взгляда вовсе не разделяет, а напротив думает, что чем строже было бы правительство к эксплуататорам народного достоинства, тем тверже бы держался и государственный кредит, тем менее повадно было бы другим господам повторять эти проделки» [79].

Як вже зазначалось, відкриття Київсько-Брестської залізниці відбувалося в 1873 р. по частинах; на початку березня для руху було відкрито дільницю від Бердичева до Кривина, потім у першій половині червня рух почався на всій відстані до Бреста, а в першій половині серпня відкритий рух і по Радзивілівській гілці.

Станції Київсько-Брестської залізниці розміщувались у такій послідовності (починаючи з Козятина): Козятин, Бердичів, Демчин, Михайлинки, Чуднів-Волинський, Печанівка, Полонне, Шепетівка, Кривин, Здолбунів, Клевань, Ківерці, Ковель, Кримне, Заболоття, Брест (461 верста від Козятина).

Поява станції Козятин пов'язана з будівництвом залізниці Київ–Балта. У 1870 р. була побудована могутня, як на той час, станція і закладено робоче селище. 7 липня 1874 р. селище робітників Козятина було віднесено до категорії міст Бердичівського повіту Київської губернії. До будівництва залізниці, околиці Козятина були пустельною місцевістю, із малим населенням, а саме місце, займане нині станцією і станційними спорудами, було болотистою площиною зовсім непридатною для сільськогосподарського використання. Будівництво на цьому місці станції поліщило рівень життя місцевого населення, і згодом населені пункти з тяжінням до залізничних колій стали відноситись до числа найбільш багатих місцевостей Київської губернії [318; 62].

Станція Козятин була однією з найбільших і найважливіших станцій Київсько-Брестської, а згодом і Південно-Західних залізниць. На цій станції розташовувались основне паровозне депо й управління дільницею тяги, яка за протяжністю закріплених за нею залізничних колій, була більшою за деякі залізниці. На шляху між Києвом, Одесою, Брестом і Граєвим на станції Козятин постійно відбувався залізничний рух – цілодобово прибували і відправлялись вантажні та пасажирські поїзди, переміщувались групи пасажирів.

Вокзал станції Козятин побудований архітектором А. В. Кобелевим за проектом архітектора В. І. Куликовського. Будинок вокзалу розташований островом, тобто по обидва боки його прокладені рейкові колії. Таке розміщення головної пасажирської будівлі збільшує пропускну здатність станції і дає можливість одночасно

приймати і відправляти кілька поїздів, не дозволяючи в той же час ходіння пасажирів по коліях.

Проект вокзалу станції Козятин було затверджено 11 листопада 1887 р. «По докладу 11 ноября железных дорог за № 147 в сумме 292 тыс. 144 рубля (золотом). Общество Юго-Западных железных дорог. Смета на постройку пассажирского здания на ст. Казатин». Привокзальна площа колись носила назву «Чорний двір». Тут розташовувались праворуч: льодник (морозильних камер тоді не було). Біля старого льодника праворуч розташовувався склад для дров. З протилежного боку на Чорному дворі розміщені сарай для дошок і склад для вугілля. Вся довжина приміщення – 5235 м.

Кількість службовців на станції Козятин, у місцевому депо і майстернях, сягала (включаючи родини службовців) 5000 чоловік; настільки значне скупчення осіб, які знаходились би біля однієї справи, пов'язаних спільними інтересами, загальними потребами, сприяло виникненню в Козятині залізничного народного училища, в якому навчалися до 200 хлопчиків і дівчаток.

На відстані 60 верст від Козятина розташована станція Чуднів-Волинський, яка названа на ім'я сусіднього містечка, що знаходиться на відстані 4 верст від станції. Чуднів-Волинський – того часу один із найважливіших у південно-західній частині Волинської губернії ринків по торгівлі хлібом, худобою та лісом. Поблизу станції побудовано залізничний міст через ріку Тетерів, біля нього був встановлений пам'ятник імператорові Олександрові III. Завдяки такому сусідству міст увійшов до історії не тільки залізничного транспорту, але і Російської держави.

Важливе значення для Київсько-Брестської залізниці мала станція Ковель як вузловий пункт, від якого брали свій початок Привіслінські залізниці, встановивши таким чином найкоротшу відстань між містами Київ і Варшава. Товариство надвіслянських залізниць, отримавши концесію від уряду, в короткий термін змогло побудувати 500 кілометрів залізничної лінії Івангород–Холм–Ковель. Так, у 1877 р. магістраль Варшава–Ковель зблизила Київ та інші міста центральної України із Заходом. Містечко Ковель із забутого провінційного населеного пункту во-

лею долі перетворюється у важливий стратегічний залізничний вузол. Паралельно з мережею залізниць будуються об'єкти технічного забезпечення. У 1873 р. починають діяти паровозне і вагонне депо. В тому ж році впроваджується в експлуатацію станція Ковель.

На 461-й версті від Козятина розташована станція Брест – одна із найважливіших станцій у тодішній вітчизняній залізничній мережі. В Бресті на той час сходились шість залізничних ліній, що давало змогу пасажирові з цього міста рухатись залізницею в усіх напрямках – в центральні, західні та південні губернії Російської імперії. Через Київсько-Брестську та Брестсько-Граєвську залізниці підтримувався зв'язок з півднем Росії, а через Східнопруську – з Кенігсбергом. Московсько-Брестська магістраль з'єднувала з Москвою та іншими містами центру держави. Варшавсько-Тереспільська – з Варшавою, Брестсько-Холмська – з губерніями, прикордонними до Австрії. Таке винятково сприятливе географічне положення у вітчизняній залізничній мережі надавало залізничному Бресту значне торгівельне значення, яке посилювалось наявністю суднохідної річки Муховець, що в межах міста впадала в Західний Буг.

Вокзал у Бресті здалека нагадував середньовічну фортецю. Це була будівля велетенських розмірів, з чотирма водонапірними баштами, багаточисельними арками та зубцями. Як і в Козятині, вокзал мав «острівне» розміщення, що давало змогу виходити до кількох платформ, що належали різним залізницям товариства, рейкові колії яких сходились у Бресті. Підлога в залах для пасажирів 1-го та 2-го класів була із паркету, для 3-го класу – дощатою [192].

На час відкриття руху дійсна довжина Київсько-Брестської залізниці складала: головних колій – 248,98 верст; відгалужень – 29,18 верст; всього – 278,16 верст. Прямих дільниць було 227,45 верст; кривих – 50,48, у тому числі 47,41 радіусом більше 500 сажнів.

Кількість усіх труб для водовідведення на залізниці дорівнювала 30, загальною довжиною 356 погонних сажнів. По діаметру вони розподілялись: 0,5 сажень – 26 одиниць; 0,33 сажень – 4 труби.

Малих мостів з отвором до 5 сажнів – 24; із кам'яними зводами та залізними фермами – 11. Великих мостів з отворами більше 5 сажнів і віадуки з дерев'яними фермами – 2; найбільшим мостом на залізниці із залізними фермами, що мав найбільшу довжину 71 погонний сажень і найбільшу довжину прольоту 28 п. с. був Бузький міст із проїздом зверху однією колією. Металеві мостові конструкції було виготовлено на заводі товариства «Де Врієр, Шакен, Брюно і К^о».

Баластний шар на залізниці був товщиною 0,22 п. с., шириною поверхні – 1,59 п. с. Шпали довжиною 1,25 погонних сажнів. Кількість шпал на версту – 1400 всього на залізниці їх було укладено 449400 штук. Стрілочних переводів знаходилося у колії 322 шт., із чавунними та сталевими хрестовинами.

Всього на залізниці було 15 станцій: 1-го класу – 1; 2-го – 2; 3-го – 3; 4-го – 9. Будівель різного призначення на станціях і зупиночних пунктах: жилих будинків – 36, загальною площею 938,3 кв. сажнів; пасажирських будівель – 14, загальною площею 1172,7 кв. сажнів; критих пасажирських павільйонів – 1; вагонні сараї – 4; товарні сараї – 5; криті товарні платформи – 13, відкриті – 23; паровозних будівель – 6, загальною площею 1164,65 кв. сажнів, на 56 паровозів; майстерень – 3. Сторожових будок – 172; казарм – 28; переїздів у горизонті рейок – 155, під залізничним полотном – 2. Сигнали: оптичні – 56; електричного телеграфу – 37. Конюшень – 38. Відхожих місць – 30. Поворотних кругів – 8 (великих – 5, малих – 3) [259]. Станом на 1879 р. довжина колій Києво-Брестської залізниці складала 802 версти. Вона проходила по Волинській (457 верст), Гродненській (55 верст), Київській (225 верст) і Подільській (65 верст) губерніях [48].

Цікавим, з історичної точки зору, є питання сполучення між першими вітчизняними й австрійськими залізницями, більша частина яких сьогодні належить до складу Львівської залізниці. Крім політичного підґрунття й економічної складової, своє вагоме слово у сфері сполучення внесли стратегічні плани військових.

Указом австрійського уряду від 24 квітня 1856 р. усі Галицькі залізниці – основна лінія яких – Бохня–Дембиця–Ряшив–Переворськ–Перемишль–Львів переходили у власність приватної Північної залізниці ім. Фердинанда, переймено-

ваної 1 січня 1858 р. у Привілейоване товариство Галицьких залізниць ім. Карла Людвіга. Зі Львова залізниця йшла до Красного, де розподілялась на дві гілки, що вели до російських кордонів, а саме: до Бродів і на Підволочиськ через Золочів і Тернопіль. Головне питання, щодо якого велася суперечка між кількома впливовими особами та партіями Австро-Угорщини та Російської імперії, що мали відношення до залізничного будівництва, це яким шляхом продовжити будівництво залізниці до кордонів двох імперій? А саме: через Броди (Австрія)–Радзивилів (Росія), Підволочиськ / Волочиськ чи Новоселиця?

Російський міністр шляхів сполучення генерал П. П. Мельников запевняв у 1865 р. президента торгово-промислової палати м. Броди М. Калліра, що він розцінює Броди як найпридатніший пункт сполучення Київської залізниці з австрійськими і незабаром подаватиме відповідний план будівництва своєму урядові.

21 січня 1866 р. Альфред Потоцький (граф, крупний землевласник, міністр землеробства в Австрійській імперії) і Майер Каллір направили О. Безаку листа з проханням підтвердити наміри російської сторони будувати зустрічну залізничну лінію до Волочиська і висловили готовність будувати її по російській території українським Поділлям. П. П. Мельников про таке бажання австрійців доповів 9 березня 1866 р. особисто Олександрю II. Імператор наказав передати Потоцькому, що якщо він отримає дозвіл від австрійського уряду, то російський уряд «вживе заходів для прокладання зустрічної лінії до Волочиська».

З метою підтримки у цьому питанні міністра фінансів міністр шляхів сполучення П. Мельников проінформував Рейтерна про бажання Потоцького будувати Волочиську гілку. Листом від 15 квітня 1866 р. міністр фінансів М. Рейтерн писав П. Мельникову: «Вследствие письма Вашего превосходительства от 30 минувшего марта, в коем вы изволили передать мне на заключение проект отзыва генерал-адъютанту Безаку в разьяснение вопросов, возбужденных графом Потоцким по предмету устройства железной дороги от Балты на Киев с ветвью на Волочиск, имею честь, с возвращением двух писем Потоцкого, уведомить, что я не встречаю препятствия к сообщению генерал-адъютанту Безаку относительно устройства по-

стоянної дороги, свєдений, изьясненних в письме Вашем, но полагає бы однако более удобным первый пункт ответного уведомлєния изложити следующим образом: «Строительство между Балтою и Киевом начнется в этом году значительным числом войска, следовательно, средствами правительства.

О способах дальнейшего продолжения оных делаются соображения. Правительство приняло бы предложения компании, если бы таковая составила для устройства на собственный счет ветви от Волочиска до соединительного пункта с главной линией, в особенности, если этою компаниею будет тоже предпринята и линия от Лемберга до Волочиска» [277].

Для вибору першого місця сполучення між австрійськими та російськими залізницями найкраще, на думку семи членів Ради міністрів (Чевкіна, Мельникова, Зеленого, Рейтерна, Герстфельда, Язикова та Кербедза), підходив Волочиськ. 19 лютого 1866 р. Олександр II затвердив пропозицію більшості Ради міністрів. З бельгійським товариством «Де-Врієр і К^о» було укладено контракт на будівництво Київсько-Балтської залізниці з відгалуженням від Жмеринки до Волочиська.

На початку вересня 1866 р. у Меджибожі відбулась зустріч А. Потоцького й О. Безака, на якій обговорювались питання сполучення між австрійськими та російськими залізницями в районі Волочиська. Третього вересня Безак одержав телеграму від П. Мельникова такого змісту: «Необхідно прискорити питання Лемберзько-Тернопільської залізниці. Пропозицію Офенгейма наполегливо відновлюють, нетерпляче чекаю відповіді». Малось на увазі, що за підтримки князя О. Горчакова австрійський авантюрист, граф Офенгейм повторно звернувся до уряду з проханням про надання йому концесії на будівництво Бессарабської (Новоселицької) лінії (від Чернівців, через Новоселицю і Кишинів до Одеси), в якій йому раніше було відмовлено.

Через це Мельников, Безак та інші, які відстоювали першочерговість будівництва Подільської (Волочиської) лінії були дуже збентежені. Адже в такому разі замість Подільської лінії розпочнеться будівництво Бессарабської. Всі надії покладались на перемовини Безака з Потоцьким. Від Потоцького вимагали найшви-

дшого отримання концесії від австрійського уряду на залізницю Львів–Броди–Тернопіль. 6 і 9 вересня 1866 р. генерал-губернатор О. Безак телеграфував міністру шляхів сполучення Мельникову: «Благоволіть впасти до ніг Його Величності, що для безпеки південно-західного краю гілка на Волочиськ необхідна якомога швидше» і «Хмари над нами збираються із Заходу і зі Сходу поспішайте зі справою, Павле Петровичу. Якщо розпочнеться війна і не буде залізниці до Австрійського кордону, то вся Росія припише це нещастя Вам; скажуть тоді: мабуть, наші міністри шляхів сполучень у таку небезпечну для держави епоху були або не досить енергійними, або недалекоглядними? Я знову нагадую про необхідність відгалуження на Австрію у військовому відношенні, а про її потребу як справу політичну зайве і нагадувати. Надто зіпсовані від надвеликого руху – отут був би корисним рейковий шлях».

П. П. Мельников 15 вересня під час чергової доповіді Олександрю II знову відстоював ідею вигідності для Росії сполучення з австрійською Львівсько-Тернопільською залізницею біля Волочиська. Наскільки сильним було протиборство двох таборів і наскільки рівними у цьому протиборстві були їхні сили, свідчить реакція імператора на цю доповідь. Він розпорядився, щоб Безак прискорив переговори з А. Потоцьким, а пропозицію В. Офенгейма в черговий раз виніс на розгляд Комітету залізниць.

Отримавши маловтішні вісті зі столиці, Безак відразу направив листа Потоцькому, в якому просив «ускорить делом» справу отримання концесії на Львівсько-Тернопільську залізницю. Другий лист був направлений до П. П. Мельникова, в якому Безак, ще раз наголосив на значенні Подільської лінії для захисту рубежів імперії, про що він також написав особисто Олександрю II та військовому міністру Мілютіну. О. Безак просив, щоб Олександр II припинив всі відносини з В. Офенгеймом, інакше пропозиція Потоцького «може зустріти нездоланні перешкоди, тому що немає сумніву: що для Австрії проект Офенгейма є вигіднішим за пропозицію графа Потоцького».

10 листопада, після спільної доповіді міністра шляхів сполучень і міністра фінансів Олександр II прийняв рішення про початок робіт на ділянці Жмеринка–Волочиськ. Потоцький, який очікував на рішення в російських урядовців, отримав телеграму від Безака про це 12 листопада 1866 р. Олександр II проявив рішучість і прийняв непросте рішення про будівництво залізниці до Волочиська, не дочекавшись прийняття подібного рішення урядом Австрії. Тобто, російські прихильники, які виступали за сполучення російських та австрійських залізниць у Волочиську, а отже, і будівництво спочатку Подільської, а не Новоселицької (Бессарабської) лінії виявились впливовішими, наполегливішими, ніж партія А. Потоцького при австрійському дворі.

Після рішення Олександра II про початок будівництва лінії Жмеринка–Волочиськ, через півроку, 15 травня 1867 р. австрійський уряд одночасно дозволив дві концесії – товариству Львівсько-Чернівецької залізниці на продовження ділянки до Сучави, чим остаточно визначився галацький напрямок будівництва цієї залізниці, і товариству залізниці Карла Людвіга на залізничний напрямок Львів–Броди з відгалуженням на Тернопіль, чим теж було визначено майбутні напрямки руху товарів з Одеси та Києва. Прийняття цих рішень австрійським урядом у пакеті, одного і того ж самого дня, говорить само за себе – австрійці очікували на перші кроки з боку Петербурга. Тобто, коли російський уряд визначився, що рух з Одеси буде направлений не через Кишинів–Новоселицю–Чернівці на Львів, а через Жмеринку–Волочиськ–Тернопіль, тоді австрійський уряд скорегував свої дії по будівництву власних залізниць.

У підсумку виявився правим генерал-губернатор О. Безак, який ще 9 вересня 1866 р. писав із Кременчука П. Мельникову: «Я, щиро зізнаюсь, дивуюсь, чому в нас сумніваються в готовності Австрії з'єднатися з нами у Волочиську. Зрозуміло, якщо Офенгейму дадуть концесію на Бессарабську лінію, то йому вже нема потреби брати участь у компанії графа Потоцького, до якої він приєднався внаслідок отриманої відмови на залізницю від Чернівців через Бессарабію. Якщо наш уряд буде стійко наголошувати на цій відмові, щодо будівництва залізниці у

всіх відношеннях нам некорисної, то австрійці задовольняться сполученням з нами у Волочиську, що все таки їм дуже вигідно, та й відстань така незначна, що, здається, і говорити про це не варто» [110].

18 травня 1869 р. була підписана «Конвенція про сполучення Київсько-Одеської залізниці з Львівсько-Віденською, укладеною між Росією і Австрією».

Першим пунктом цієї Конвенції російський уряд зобов'язувався побудувати від с. Жмеринка до м. Волочиськ залізничну гілку Київсько-Одеської залізниці до австрійського кордону. Зі свого боку австрійський уряд брав зобов'язання побудувати своєю територією залізницю від російського кордону вздовж Волочиська на Тернопіль, до Львова. Російська та австрійська залізниці, згідно з протоколом, підписаним 8 (20-го) серпня 1867 р., повинні бути з'єднаними біля Волочиська за планом, складеним за взаємною згодою комісарів двох урядів. При цьому ширина колії для російських залізниць дорівнювала 5 англійських футів, для австрійських – 4 англійських фута і 8,5 дюйма [135].

Станція Волочиськ розташовувалась на 151-й версті від Жмеринки і була розміщена за 2 милі від містечка Волочиськ у районі тодішнього села Фридрихівка. Такий план будівництва залізничних споруд був характерним для вітчизняного залізничного будівництва – вокзали та станції виносились за край поселення. Невеличке українське прикордонне містечко Волочиськ мало велике значення як прикордонний пункт російської держави. Тут знаходилась митниця і через це містечко проходив найкоротший шлях від Одеси і Києва до Відня. Кордоном між Росією та Австрією слугувала річка Збруч, на протилежному боці якого знаходилось містечко Підволочиськ – прикордонна станція австрійських залізниць.

В 1860 р. у Волочиську налічувалось 2576 жителів і 387 домів. Переважало єврейське населення: у 1860 р. воно складало 49 %, а в 1870 р. – уже 58 %. Більшість населення в основному займалося торгівлею і ремісництвом. У 1870 р. було закінчено будівництво Волочиської залізничної станції. Підволочиськ був сполучений з Волочиськом, і це була перша колія, що поєднала Галичину зі Східною Україною, а Київ з'єднала зі Львовом.

У торгівельних відносинах двох найбільших на той час європейських імперій велика увага приділялась продукції сільського господарства, особливо імпорту із Росії яєць і зерна. Оскільки такий продукт, як яйця, вимагав спеціальних умов зберігання при транспортуванні, паралельно з їх імпортом у Волочиську будувались склади для зберігання, сортування та пакування яєць. Постійний агент із Берліна телеграфував про ціни на яйце щодня, і вони публікувались у берлінській пресі. Також у європейських бізнес-виданнях на перших сторінках друкувалась рубрика «Ціна хліба в Підволочиськах». Складських приміщень для тимчасового зберігання яєць було кілька десятків. Багато складів містили водоймища, де яйця зберігалися у воді, змішаній з вапном. Імпортери яєць наймали сотні робітників, інспекторів-контролерів і пакувальників для їх зберігання [246].

Зерно транспортувалось поїздами та розвантажувалось у довжелезні складські приміщення. Через великі обсяги цієї торгівлі був створений «Банк Арутїка». Зернові склади, які тягнулись кілометрами, називали «Складами Арутїка». В кінці сезону – особливо після збору врожаю – поїзди із зерном прибували один за одним. Один поїзд мав кілька десятків вагонів, паровози Київсько-Брестських залізниць, прибуваючи до міста, створювали великий шум, оскільки вони рухались на значній швидкості з Волочиської гори. Об'єми хлібної торгівлі були такими великими, що місця для зерна в складських приміщеннях було недостатньо, його складували у великих кількостях на відкритих майданчиках і призначали сторожів для охорони.

Поява мережі залізниць на Буковині має глибокі історичні корені, а їх функціонування зумовлювалося як потребами Австро-Угорської імперії, так і національними потребами буковинської спільноти. Пройшовши всього за 15 років (1866–1890 рр.) складний процес пошуку організаційних форм, мережа залізниць Буковини фактично не мала аналогів у вітчизняній історії, бо досі залишилася незмінною та функціонувала.

Про будівництво відрізка залізниці Здолбунів–Радзівилів довідуємось зі звіту Святоуспенської Глинської церкви за 1871 р., де мовиться, що: «...из означе-

ного количества земли (церковной) отчуждено под Радзивилловскую ветвь железной дороги 7 десятин 420 саженой. Из вознаграждения за отлученную землю образован причтовый капитал в сумме 900 рублей в 4 %-х Государственных билетах». Тобто, було зроблено план прокладки залізниці, який проходив по землях, що належали церкві.

Підрядником з будівництва цього відрізка залізниці значився генерал Задлер. Часто тут знаходився його заступник «пан де Скроховські». Механізації не було, всі роботи виконувались вручну. Землю на насипи возили кіньми. Один їздовий управляв 5–8-ма одноконками. Було багато заробітчан з Полісся, Росії. Жили в землянках, мерзли, голодували, потерпали від різних хвороб.

Деревину на шпали і станційні приміщення заготовляли в навколишніх лісах. Головним підрядником з доставки лісоматеріалів був мізоцький поміщик Йосип Дунін-Карвіцкі. (Мав 1000 га землі, половина якої була під лісом). Перший поїзд через Глинськ прослідував у 1873 р. [251].

Спорудження першої залізничної магістралі на Буковині, а саме Львів–Чернівці та вибір лінії остаточно впав на залізничну магістраль Львів–Чернівці. Обставиною, яка остаточно сприяла цьому, стало польське повстання на початку 60-х років у Російській імперії. У зв'язку з цим російський уряд не вів залізничного будівництва у цьому регіоні і через це продовження залізниці Львів–Броди відкладалося на невизначений термін. До цієї причини необхідно додати ще аргументи, які, безумовно, враховувалися австрійським урядом. Зміна торговельно-транспортної ситуації з початком другої половини ХІХ ст. призводила поступово до зміщення напрямків торгового руху, зокрема через Броди. Оскільки місто, як значалося, у промисловому відношенні не було розвинутим, то воно само по собі не представляло відповідного інтересу для уряду та великого капіталу. Навпаки, прокладання залізниці Львів–Чернівці територією Східної Галичини та Буковини давало змогу залучити до транспортної сфери цієї залізниці значно більшу продуктивну частину регіону, навіть на австрійській території. Тим самим, можна було розраховувати і на значно більшу частину вантажів, ніж ті обсяги, що транспор-

тувалися лінією Львів–Броди. Крім традиційних продуктів сільського та лісового господарства, у розрахунок брали ще розвиток металургії у Південній Буковині, тогочасні доповіді про промислові поклади металів, які були досить оптимістичними. Співставлення власне кінцевих пунктів гілок – Бродів чи Чернівців – були явно не на користь перших. Чернівці – столиця герцогства, мала всі ознаки зростання, чого не можна було одночасно стверджувати щодо Бродів.

З точки зору стратегічних і державно-політичних інтересів уряду, лінія Львів–Чернівці теж була вигіднішою. Адже нею забезпечувався вихід відразу до двох кордонів: російського та молдавського. До того ж Дунайські князівства розглядалися як найбільш приваблива сфера для економічної експансії Австрії, фактично єдиного регіону того часу, де вона могла успішно конкурувати з іншими країнами Європи [93].

У 1869 р. 92-кілометрова лінія Львів–Броди досягла російського кордону та 12 липня її було урочисто відкрито. 9 і 21 листопада 1870 р. у Києві між товариством російської Київсько-Брестської залізниці та товариством залізниці Карла Людвіга були досягнуті домовленості про з'єднання їхніх ліній на кордоні. Через зволікання з ратифікацією листопадових угод остаточне сполучення австрійських і російських залізниць біля Бродів вдалося реалізувати лише наприкінці літа 1873 р., тобто майже через два роки після їх з'єднання біля Волочиська. Тільки через 4 роки Росія добудувала свою гілку до станції Радзивілів. 28 вересня 1873 р. відбулось об'єднання двох братніх українських регіонів. За допомогою залізниці Галичина з'єдналася з Волинню. Шлях до політичного об'єднання був ще попереду і він був значно довшим [109].

Радзивилівське залізничне відгалуження з російського боку до Австро-Угорського кордону розпочиналось від крупної залізничної вузлової станції Здолбунів. Далі залізничні станції та зупиночні пункти знаходились у послідовності: Озеряни, Дубно, Камениця (початок Кременецької гілки; знаходилась на 48 версті від Здолбунова), Рудня-Почаївська. На 86 версті від Здолбунова була розташована станція Радзивілів – прикордонний і митний пункт російської держави. Станція

Броди Галицьких залізниць ім. Карла Людвіга розташовувалась за сім верст від Радзивилова на Австро-Угорській території. Основною номенклатурою товарообігу між двома країнами були такі товари: з російського боку вивозили на експорт ліс, пшеницю, вовну, жито, велику рогату худобу та іншу сільськогосподарську продукцію; з австрійської – ввозилися сталеві та залізні вироби, машини і сільськогосподарські знаряддя (серпи, коси), різноманітні тканини, фарби, стеарин та інші промислові товари. В середньому за 1879–1893 рр. через митницю першого розряду Радзивилів ввозилось товарів на 3996 тис. руб., вивозилось на 3680 тисяч рублів. З 1940 по 1993 рр. Радзивилів був перейменований і мав назву Красноармійськ.

3.4. Брестсько-Граєвська залізниця – з'єднувальна ланка південно-західного краю Російської імперії зі Східною Пруссією: будівництво та функціонування в другій половині XIX ст.

Питання про можливість будівництва майбутньої Брестсько-Граєвської залізниці виникло в 1861 р. товариство Східнопруської залізниці порушило клопотання перед Головним управлінням шляхів сполучень і російським урядом про отримання дозволу на продовження російською територією Кенігсберзько-Литовської залізничної лінії. Товариство планувало побудувати залізницю спочатку на Гродно, а потім ще далі – на Пінськ. Переговори з цього питання продовжувались упродовж шести років, але без досягнення будь-яких позитивних результатів. В уряді справедливо побоювались, що будівництво нової залізниці у цьому напрямку приведе до конкуренції з Петербурзько-Варшавською залізницею, – через направлення частини вантажопотоку з російського порту Лібава до німецького Кенігсберга [150].

11 січня 1868 р. товариству Східнопруської залізниці було дозволено провести за свій рахунок дослідницькі роботи на майбутній трасі залізниці. У лютому

1869 р. проект концесії, оціночні відомості, плани траси та креслення будівель були представлені в Комітет міністрів представником товариства графом Лендорфом. Представлений проект будівництва Департаментом залізниць був визнаний незадовільним у технічному відношенні і відправлений на доопрацювання.

Представлений повторно у виправленому стані проект розглядався в Комітеті міністрів 15 грудня 1869 р. У проекті були деякі відхилення від первісного плану – будівництво колії в одну нитку та відкриття руху при неповній кількості рухомого складу. Комітет міністрів зажадав для будівництва залізниці організувати окреме товариство в Росії на основі російських законів, із терміном володіння новозбудованою залізницею не 85, як було зазвичай, а 81 рік. Основний капітал було визначено у 12396280 руб. металевих при довжині залізниці у 198,5 верст, що становило 62000 руб. металевих на версту. Вартість будівництва залізниці, запропоновану товариством, Комітет міністрів визнав завищеною. З цього приводу було прийнято рішення розглянути це питання на окремій нараді, для розгляду підстав, якими керувалось товариство при складанні щоверстної вартості та визначення ціни, вище якої не слід давати дозволу на будівництво [78].

За погодженням з Олександром II було призначено окрему нараду, в якій взяли участь міністри відомств, зацікавлених у будівництві залізниці, а саме: генерал-ад'ютант К. В. Чевкін, інженер-генерал П. П. Мельников, статс-секретар М. Х. Рейтерн, генерал-майор граф Бобринський. Перед присутніми на нараді поставило завдання визначити ту вартість будівництва, вище якої не може бути видано концесію. При розгляді оціночної відомості та розрахунків по реалізації капіталу на нараді дійшли висновку, що межею щоверстної ціни може бути цифра у 57500 руб. металевих, замість 62000 руб. металевих, що впливало з розрахунків товариства. Різниця становила 4500 руб. на одній версті. Таким чином, при довжині лінії у 198,5 верст капітал товариства визначався у 11500000 руб. металевих, або 13353300 руб. кредитних.

На визначених урядом умовах представники товариства Східнопруської Південної залізниці дали згоду на будівництво і концесію на Брестсько-Граєвську

залізницю. Її було затверджено царем 26 грудня 1869 р. Концесія була видана на ім'я дворянина-поміщика, радника посольства графа Лендорф-Штейцорта та дворянина-поміщика барона Ромберг-Гердауен, які були членами, а перший – головою Ради компанії Східнопруської Південної залізниці.

Капітал, необхідний для будівництва, утворювався випуском 133353 акцій по 100 руб. кожна. Ні в утворенні капіталу, ні в гарантуванні доходу, уряд участі не брав. За умовами концесії кількість рухомого складу на залізниці було визначено у 44 паровози і 762 вагони. Управління залізниці розташовувалась у місті Білосток [49, с. 178–179].

Товариство, згідно з умовами концесії, було зобов'язане розпочати будівництво залізниці через вісім місяців від дня затвердження концесії і закінчити будівництво впродовж трьох років. У результаті обставин, що виникли з реалізацією акційного капіталу, будівельник Брестсько-Граєвської залізниці Струсберг був змушений укласти з Берлінським товариством торгівлі та Петербурзьким приватним комерційним банком договір на умовах, що товариство торгівлі та комерційний банк візьмуть на себе зобов'язання забезпечити товариство Брестсько-Граєвської залізниці грошовою сумою, рівною сумі недоплат за другим внеском по 63423 акціях. Через неможливість розмістити ні на Петербурзькій, ні на закордонних біржах нових акцій, які необхідно було випустити замість несплачених другим внеском, Струсберг запропонував правлінню товариства Брестсько-Граєвської залізниці замінити ці акції випуском такої ж кількості 5 % облігацій на суму 4249341 руб. кредитних.

З цього приводу в липні 1871 р. прийнято рішення загальних зборів акціонерів, по якому, щоб уникнути будь-яких непорозумінь і дорікань щодо знищення не оплачених другим внеском акцій, було запропоновано їхнім власникам зробити другий внесок до 1 вересня 1871 р. До зазначеного терміну акціонерами було сплачено суму тільки за 433 акції.

Правління товариства було змушене звернутись до міністра фінансів із клопотанням про випуск замість несплачених 62990 акцій на суму 6299000 руб. кре-

дитних, облігацій не гарантованих урядом. З дозволу царя клопотання правління товариства було задоволено в грудні 1871 р. Таким чином, первісний капітал на будівництво залізниці з 13353300 руб. кредитних виріс до 70543 акцій по 100 руб. кредитних кожна, а інша сума – 6299000 руб. кредитних створилась завдяки випуску негарантованих урядом облігацій.

У подальшому справи товариства по будівництву Брестсько-Граєвської залізниці складались не кращим чином: акції оцінювались мінімально, будівництво залізниці просувалось повільними темпами. В результаті, згідно із записами у журналі Технічного комітету, незважаючи на затримку через поставки рейок 28 липня 1873 р. рух на залізниці було відкрито майже без наявності рухомого складу. Станом на перше січня 1874 р. товариство заборгувало уряду 1500000 рублів.

У 1874 р. було призначено урядову комісію для ревізії звітів товариства Брестсько-Граєвської залізниці. Ревізія виявила у фінансовому звіті товариства значний дефіцит, на покриття якого товариству дозволялось випустити облігацій на 3500000 руб. Всі облігації уряд залишив за собою. Як видно, цей дефіцит було створено в результаті видачі правлінням товариства докторові Струсбергу за поступку ним своїх установчих прав на залізничне товариство. У рішеннях товариства, що були оформлені відповідними постановами правління, надавання значної суми коштів Струсбергу, ніяк не була мотивована [12, с. 177–178].

Брестсько-Граєвську залізницю було відкрито для руху в останніх числах липня 1873 р. Обсяги вантажних перевезень по ній за неповний 1873 р. склали 2600,139 пудів.

У комерційному відношенні залізниця була неприбутковою. Єдиний раз, коли Брестсько-Граєвська залізниця мала прибуток – 1877 р. У цьому році розпочалась Російсько-турецька війна і чорноморські порти були закриті у зв'язку з воєнними діями. Купцям потрібно було доставити закуплене для країн Північної Європи зерно за призначенням. На їхнє щастя, залізнична колія ще у 1873 р. по станції Граєве була з'єднана із Східнопруськими залізницями. Вантажні поїзди з ук-

раїнським збіжжям пішли на північ у Данциг, плату за перевезення зерна було збільшено [20; 220].

З 1 січня 1907 р. дільницю Брест–Граєве, а з 1 січня 1908 р. дільницю Ковель–Брест від Південно-Західних було передано Привіслінським залізницям.

Вихідним пунктом залізничної лінії Козятин–Брест–Граєве була вузлова станція Козятин. Від Козятина рейковий шлях прямував у північно-західному напрямку і піднімався на горбкувату височину, що служила водорозділом систем Дніпра та Бугу. На 656 версті від Козятина залізниця досягала прикордонної станції Граєве Ломжинської губернії, Щучинського повіту, Привіслінського краю, де мешкало 4,5 тисячі жителів. Промисловість містечка складалась із величезної, як на той час, фабрики тасьми, парового борошномельного млина та винокурного заводу [376]. Містечко Граєве мало виняткове значення як прикордонний пункт: тут знаходилась митниця, а через станцію Граєве прямували транспорти товарів, що направлялись до Кенігсберга та Данцига, а також у зворотному напрямку. Вивозились в основному хліб і продукти сільського господарства з південно-західного краю Росії. На відстані шести верст від Граєвого, на прусській стороні знаходилась станція Просткен–Зальцведель, а за нею – потужна прусська фортеця Лик. Прикордонна станція Брестсько-Граєвської залізниці за своїми просторістю і благоустроєм представляла значний контраст у порівнянні з убогою і дещо грязнуватою прусською прикордонною станцією. Після того, як через містечко пройшла Брестсько-Граєвська залізниця, що йшла з України у Східну Пруссію, Граєве стає великою залізничною станцією. Обсяги вантажоперевезень різко зростають. Якщо до 1873 р. через Граєвську митницю практично не проходили експортні вантажі, то за наступну п'ятирічку 1876–1880 рр. щорічно проходило в середньому 12,5 млн пудів вантажів на суму 16 млн рублів. У 1889 р. Граєвською митницею було оформлено імпорتنих товарів на 41,8 млн руб., а експортних – на 28,3 млн руб. [10, с. 288, 404].

Відомий письменник, автор численних художніх творів на історичну тематику Валентин Пікуль у романі «Честь имею» так описав прикордонне містечко

Граеве: «Граево – захудалый городишко Ломжинской губернии, важная станция железной дороги, соединявшей Белосток с прусским Кенигсбергом, где издревле короновались Гогенцоллерны, где они постоянно держали мощные гарнизоны. От бурного когда-то прошлого... в городе ничего не осталось. Тогда в Граево была фабричка, выпускавшая тесьму для корсетов и шнуровки дамских фигур, а центром всеобщего зловония и грохота служили костоломня и костеобжигательный завод. Грязный дым из фабричных труб и мастерских депо, копоть от множества паровозов, уличные рейнштоки (канавы), переполненные нечистотами, копеечный дух грязных лавчонок, где ту же граевскую тесьму продавали втридорога, выдавая ее за изделие Парижа, – все это, вместе взятое, отвращало от лицезрения даже прекрасных костелов и древних синагог, где затрушенные евреи ещё восхваляли красавицу Зетерку, соблазнившую грозного круля Казимира Великого. В довершение всего езда по граевским мостовым была сопряжена с неизбежным сотрясением мозга...» [244].

Кінцева станція акціонерного товариства Південно-Західних залізниць – Граеве, що знаходилась на 196 версті від Бреста, на 802 версті від Києва і на 1119 версті від Одеси «представляет собой скверную оконечность Юго-Западных дорог, около 4-х верст недохода Прусской границы и соединена с расположенною сейчас же за границей станцией Просткен Восточно-Прусской дороги». До станції Просткен також прилягала приватна Східно-Південна залізниця.

Пасажирська будівля на станції Граеве була кам'яною, двоповерховою, розміщена між залізничними коліями російських і пруських залізниць (острівного типу).

З кожного боку пасажирської будівлі станції знаходилась пасажирська платформа з навісом від непогоди. В середині вокзалу були гарно обладнані зали для пасажирів 1–2 та 3-го класів із туалетними кімнатами. В залі для пасажирів 1-го та 2-го класів балки довжиною 5 сажнів були провислими. Митний зал для ревізій потребував ремонту – його стеля протікала. Черговою кімнатою для пасажирських обер-кондукторів слугували тимчасові кімнати, прилаштовані над багажним

приміщеням, решта кондукторів розміщувалась у двоповерховій будівлі, спеціально для них побудованій. Для зберігання і заправки ламп використовувалась прохідна кімната на другому поверсі пасажирської будівлі – ця кімната зовсім не задовольняла вимогам безпеки.

Крім пасажирської будівлі в кордонах станції знаходилося кілька житлових будинків: одноповерховий кам'яний, п'ять дерев'яних і три бараки. Бараки були без фундаментів, старі та холодні – встановлені в них грубки диміли, але не гріли.

Паровозне депо було на вісім паровозів із цегляною рівною підлогою, тому вода застоювалась, а не стікала. В депо були обладнані всім необхідним кімнати для паровозних бригад [87].

Для загального користування лінії Брестсько-Граєвської залізниці були відкриті 28 липня 1873 р. Довжина дільниць: Брест-Граєве (пруський кордон) – 199,6 верст, Старосельці-Білосток – 4,2 версти. Загальна довжина залізниці складала 203,8 верст. Кількість всіх труб для водовідведення на залізниці дорівнювала 72, загальною довжиною 745 погонних сажнів. По діаметру вони розподілялась: 0,5 сажня – 16 штук; 0,33 сажня – 56 штук.

Малих мостів з отвором до 5 сажнів із кам'яними зводами – 1; із залізними фермами – 44. Великих мостів з отворами більше 5 сажнів і віадуки з дерев'яними фермами – 5; найбільшим мостом на залізниці із залізними фермами, що мав найбільшу довжину 26,33 погонних сажнів і найбільшу довжину прольоту 25 п. с. був Супрасльський міст із їздою поверху в одну колію. Вага всієї конструкції мосту дорівнювала 9500 пуд., вага одного погонного фута – 51,54 пуд. Металеві мостові конструкції було виготовлено на заводі «Лільпоп, Рау і Левенштейн» у Варшаві.

Баластний шар на залізниці був товщиною 0,22 п. с., шириною поверхні – 1,55 п. с. Шпали довжиною 1,25 погонних сажнів. Кількість шпал на версту – 1575; всього на залізниці їх було укладено 387450 штук. Стрілочних переводів знаходилося в колії 186 штук, у тому числі із чавунними хрестовинами – 185.

Всього на залізниці було 14 станцій, у тому числі: першого класу – 1; другого – 2, третього – 3. Будівель різного призначення на станціях і зупиночних пунктах: Жилих домів – 26; пасажирських будівель – 13, загальною площею 857 кв. сажнів; критих пасажирських павільйонів – 1; вагонні сараї – 1; товарні сараї – 11; криті товарні платформи – 13, відкриті – 18; паровозних будівель – 6, майстерень – 1. Приміщень достатніх для одночасного ремонту паровозів – 12, вагонів – 16.

Водопостачання на залізниці було організовано: із річок і озер – 5, із колодязів і заруд – 8. Складів критих для палива – 6; вбиралень – 35; поворотних кругів – 6 [259].

Брестсько-Граєвська залізниця проходила по Гродненській (176 верст) і Ломжинській (28 верст) губерніях [48].

Отже, з повною відповідальністю можемо констатувати, що Брестсько-Граєвська залізниця – основна з'єднувальна ланка Росії зі Східною Пруссією. Вона будувалась з метою забезпечення транспортно-економічних зв'язків основних сировинних і продовольчих районів південно-західного краю Росії з портами на Балтійському морі, звідки продукція йшла на експорт. Товари на експорт у Східну Пруссію відправлялись, переважно, з України транзитом через Ковель, Брест, Граєве.

Висновки до розділу 3

Багатовекторні пропозиції та дебати на різних державних рівнях щодо першочергового напрямку будівництва залізниць південно – західного краю привели до прийняття компромісного рішення: розпочати будівництво залізниці частинами, побудувавши, насамперед, дорогу до Дністра і до важливого торгового центра Балти, - з її ярмарками, річні обороти яких досягали 1,5 млн.руб.

На початку січня 1863 р. побачило світ найвище повеління Олександра I про будівництво залізниці господарським способом, від м. Одеси до м. Балти і до пристані Паркани на Дністрі. Будівництво залізниці доручалось камергерові барону Унгерн-Штернбергу.

Через два з половиною роки після початку будівництва відбулося урочисте відкриття Одесько – Балтської залізниці з відгалуженням до Кучургана. Частку залізниці від Кучургана до Тирасполя визнали непридатною для руху поїздів. 3 грудня 1865 р. після урочистого моменту в порту і на Тираспольській заставі святковий поїзд із 200 запрошеними пасажирами рушив від тимчасового дебаркадера, побудованого на березі моря, до станції Михельстан (нині Веселий Кут).

Але, як показав час, Одесько – Балтська залізниця не справлялася з обов'язками щодо своєчасного вивезення і доставки вантажів, особливо зерна у пункти призначення.

22 червня 1870 р. Російське товариство пароплавства і торгівлі було об'єднано з Одеською залізницею.

Отже, Одеська залізниця за короткий час стала на півдні країни найбільш універсальним видом транспорту, забезпечуючи перевезення вантажів у місцевому і регіональному сполученнях, а також до портів Чорного моря. Основним недоліком Одесько – Балтської та інших залізничних відгалужень, була низька пропускна спроможність, що особливо болісно позначалося під час масових хлібних перевезень.

У 1866 р. із височайшим Положенням Комітету міністрів було затверджено дозвіл на будівництво Києво – Балтської залізниці довжиною 622 версти із відгалуженням Козятина до Бердичева (27 верст) і від Жмеринки до Волочиська (67 верст). Будівництво доручили, за оптовим контрактом від 24 травня 1866 р., товариству «Де-Врієр і К^о».

По всій залізниці станцій 1-го класу не було, а лише одна позакласна станція і її будівництво значними темпами велось в Києві. Станцій другого класу будувалось три: Козятин, Бердичів і Жмеринка. Станцій третього класу також було три: Вінниця, Крижопіль і Борщі. Станцій четвертого класу було шістнадцять: Боярка, Мотовилівка, Фастів, Кожанка, Попільня, Брівки, Радзивилів, Голендри, Калинівка, Гнівань, Ярошенки, Юрківка, Вапнярка, Попелюха, Кодила, Слобідка.

З'єднати в Києві дві залізниці (Курсько – Київську і Києво – Балтську) планувалося через будівництво вокзалу для спільного використання та відповідних привокзальних колій.

Офіційне відкриття Київсько – Балтської залізниці відбулося 7 червня (26 травня) 1870 р. об 11 год. 30 хв. коли з Києва відправився перший поїзд, який прибув до ст. Бірзули (Котовськ) наступного дня о 6 год. 27 хв.

Київсько – Балтська залізниця з'єднала Київ, центр південно – західного краю Російської імперії, з Одесою і Чорним морем, відкривши таким чином шлях до економічного зростання двох українських регіонів.

Питання про будівництво Києвсько – Брестської залізниці для з'єднання Києва із Брестом вперше було підняте у 1867 р., коли уповноважений товариства «Де-Врієр і К^о», що будував Київсько – Балтську залізницю – інженер Фільоль - Броги звернувся до міністра шляхів сполучення із клопотанням про дозвіл провести, за свій рахунок, дослідження для складання проекту будівництва залізниці від Бердичева через Житомир до Бреста.

Стратегічну Брестсько – Бердичівську лінію було включено у плани будівництва вперше у 1868 р., а потім у план 1870 р. Вона мала служити з'єднувальним ланцюгом для збудованої приватним товариством Брестсько – Граєвської залізни-

ці і побудованої за рахунок уряду Київсько – Брестської залізниці через гілку від Козятина до Бердичева. Досвід будівництва та експлуатації казною залізниць був невдалим, уряд сформував думку про необхідність будувати тільки концесійним способом.

Відкриття Київсько – Брестської залізниці відбувалося в 1873 р. по частинах; на початку березня для руху було відкрито ділянку від Бердичева до Кривина, потім в першій половині червня рух почався на усій відстані до Бреста, а в першій половині серпня відкрито рух по Радзивілівській гілці.

Всього на залізниці було 15 станцій: першого класу – 1; другого – 2; третього – 3; четвертого – 9.

Розгляд про можливість будівництва майбутньої Брестсько – Граєвської залізниці здійснено у 1861 р., де товариство Східно – Пруської залізниці порушило клопотання перед Головним управлінням шляхів сполучення і російським урядом про отримання дозволу на продовження російською територією Кенігсберзько – Ликовської залізничної лінії.

Будівництво ліній Південно-Західних залізниць сприяло піднесенню сільськогосподарського і промислового виробництва та зміцнювало обороноздатність держави. Наприкінці 60-х рр. XIX сторіччя активно будувались Одесько-Балтська, Балтсько-Єлизаветградська та Київсько-Балтська залізниці, а в 1870 р. Російське товариство пароплавства і торгівлі (РТПТ) було об'єднане з Одеською залізницею.

У 70-тих роках XIX ст. активно прокладалися залізничні лінії, які з'єднували південно-західний край Росії у стратегічно важливих напрямках, зокрема забезпечувалося транспортно-економічне з'єднання основних сировинних і продовольчих районів південно-західного краю Росії з портами на Балтійському морі. Саме з цією метою було збудовано і відкрито в 1873 р. Брестсько-Граєвську залізницю довжиною 203,8 верст.

У зв'язку з російсько-турецькою війною 1877-1878 рр. було прийнято неординарне для свого часу рішення – у найкоротший термін збудувати залізницю від

міста Бендери до Галацу, довжиною 285 верст. Бендеро-Галацьку залізницю було відкрито для руху у винятково короткий термін (7 листопада 1877 р.), що позитивно вплинуло на результат російсько-турецької війни.

РОЗДІЛ 4

РЕФОРМУВАННЯ ТА ПОДАЛЬШИЙ РОЗВИТОК ПІВДЕННО-ЗАХІДНИХ ЗАЛІЗНИЦЬ

4.1. Передумови будівництва та функціонування військової Бендеро-Галацької залізниці в другій половині ХІХ століття

Міністерство шляхів сполучень задовго до Російсько-турецької війни, ще у 1872 р. за розпорядженням міністра шляхів сполучення графа Олексія Павловича Бобринського організувало та провело дослідницькі роботи для залізничної лінії від кордонів Молдавії проти колонії Болград на Каушани й Бендери. Доповідь О. П. Бобринського у 1873 р., Комітету міністрів про необхідність будівництва залізниці «як однієї з найпотрібніших» залишилась без уваги уряду [161].

В умовах активізації боротьби балканських народів за незалежність проти турецького панування політичним завданням російського уряду було розширення свого впливу в цьому регіоні, а по можливості – і встановлення контролю над чорноморськими протоками. Використовуючи внутрішньодержавний громадський настрій і підтримку балканських народів, уряд Росії, користуючись дипломатичними шляхами, спробував домогтися від Османської імперії припинення репресій проти братніх слов'ян і надати автономію Боснії, Герцеговині і Болгарії. Туреччина відмовилася обговорювати ці пропозиції. 12 квітня 1877 р. Росія оголосила їй війну. На боці Росії виступили також Румунія, Сербія та Чорногорія [38; 39].

Мобілізацію в Росії було оголошено 2 листопада 1876 р. по 44 губерніях, на призовні пункти з'явилося 224312 запасних солдатів і було доставлено 62996 коней. Їхнє перевезення до лінії фронту було здійснено 24 залізницями, на що знадобилось 995 поїздів. Спрямовані на Одеську залізницю військові ешелони накопичувалися на станції Курськ і створили там «транспортний бар'єр». Для його ліквідації всі військові перевезення були припинені на 3 дні (на 12, 13, 14 листопа-

да), 15 листопада рух військових ешелонів було відновлено. Через це 15 листопада вважали за 11-й день мобілізації. Останні військові поповнення було доставлено до місця призначення 29 листопада, а процес перевезення коней було закінчено 30 листопада. Таким чином, за допомогою нового виду транспорту – залізниць – організація мобілізаційних перевезень зайняла 4 тижні.

Перевезення по залізницях нижніх військових чинів у зимовий період 1877–1878 рр. проводилось у критих вагонах у складі спеціальних військових поїздів, пристосованих для перевезення військ завдяки добудованих у внутрішній частині вагону дерев'яних сидінь і полиць. Зимові перевезення військових у цих вагонах довели необхідність утеплення вагонів, а також захист підлоги і стін від холоду та вітру. За вказівкою голови правління Києво-Брестської залізниці І. С. Бліюха у 27 вагонах було поставлено маленькі залізні грубки. Військові високо оцінили це нововведення. Адже інших способів зберегти у вагоні кілька градусів тепла ніхто і ніде більше не придумав. Цей досвід Київсько-Брестської залізниці у жовтні 1877 р. командувач пересуванням військ по всіх залізницях і водних шляхах імперії генерал-майор М. М. Анненков поширив по всій мережі. Завдяки ініціативі «буржуя» І. С. Бліюха на залізничному транспорті з'явилися «буржуйки» [224]. Система опалення людських вагонів військових поїздів (транспортів та ешелонів) за допомогою грубок збереглася дотепер. Військові використовують грубки також для розігріву та під час приготування їжі.

С. Ю. Вітте, який працював у цей час начальником служби руху Одеської залізниці, у своїх спогадах досить яскраво змалював заключний етап мобілізації військової компанії 1877–1878 рр.: «Тоді був такого роду план: із самого початку за цим планом повинні бути переміщеними вагони і паровози на всі ті залізниці, по яких необхідно перевозити війська, а одночасно з ними і новобранців. У разі, якщо весь рухомий склад був би переміщений, відповідно до майбутніх перевезень, то згодом починались перевезення військових частин у напрямку театру воєнних дій. Усе це повинно, звичайно, здійснюватись у суворій відповідності з планом, розраховано по годинах і хвилинах і повинно працювати так само правильно, як хро-

нометр. Але з першої ж спроби виявилось, що план мобілізації залізниць не було виконано і на Одеську залізницю не прийшли ті паровози і вагони, що за планом повинні були прибути [53, с. 133-134; 154].

Вузьким місцем у справі підвезення військ і всіх видів постачання до діючої армії виявились румунські залізниці, особливо дільниця Джурджу–Бухарест–Яси, що з'єднувалась з коліями Одеської залізниці в районі станції Унгени. Румунська дільниця залізниці виявилась не готовою, щоб забезпечити потреби діючої армії: якщо в липні–серпні залізниця забезпечувала відправлення в середньому 6,5 поїздів за добу, то до листопада 1877 р. – тільки 2 поїздів за добу, а в березні 1878 р. і того менше [116].

Виникла гостра необхідність у сфері перевантаження військових вантажів з поїздів вітчизняної колії на поїзди більш вузької румунської колії. Станція Унгени не могла забезпечити перевантаження необхідної кількості поїздів. Все ж таки питання було вирішено позитивно: за узгодженням з румунським урядом на дільниці Унгени–Яси було покладено другу рейкову пару широкої російської колії 1524 мм. Завдяки цьому лінією могли курсувати як румунські, так і російські поїзди, а станції Унгени, Крестешти та Яси були пристосовані для перевалки вантажів з російського рухомого складу на румунський. Таким чином, ціла залізнична дільниця, вперше в історії воєн, була перетворена у залізничний перевантажувальний район [141].

З метою наведення порядку румунські залізниці було розділено на три дільниці. На чолі кожної дільниці поставлено російських генералів; запроваджено конвоювання всіх поїздів; були встановлені три дні на місяць, у які нові поїзди не відправлялись. Для перевезення приватних вантажів виділявся тільки один наскрізний поїзд на добу. Також коменданти залізничних станцій були зобов'язані здійснювати повний контроль за рухом поїздів, виставляючи вартових на стрілочних переводах, з метою не пропускати поїздів з приватними вантажами. Щоб не зірвати військові перевезення, ремонт колії та паровозів стали робити за рахунок російського уряду [126].

Отже, слабкість, невідготовленість і незадовільна робота вітчизняного залізничного транспорту з особливою силою виявилась під час Російсько-турецької війни 1877–1878 рр. Уряд, незважаючи на негативні уроки від Кримської війни, не передбачив усіх труднощів, які буде нести діюча армія у зв'язку з невідготовленістю залізничного транспорту. Напередодні воєнних дій, згідно з підготовленою доповіддю графа Баранова, ставилось питання про заходи, які потрібно провести на залізничному транспорті напередодні воєнних дій. Питання пропускнуої спроможності залізниць, у зв'язку з військовими перевезеннями, необхідність постачання армії боєприпасами і продовольством, евакуацією поранених, були проігнорованими. Мова йшла тільки про посилення руху на західних залізницях, колії яких прямують до балтійських портів. На час війни вони стали б єдиним шляхом для вивезення хліба за кордон [248, с. 165–166].

Це спонукало військове керівництво до залучення ініціативи по будівництву власної залізничної лінії широкої колії, яка б з'єднала діючу армію з тилом і забезпечила військам постачання всього необхідного. Адже проведення інших заходів, прийнятих для збільшення пропускнуої здатності та посилення залізниці Яси–Бухарест–Джурджу, виявилось недостатньою. Колії румунських залізниць були не в змозі забезпечити військові перевезення в повному обсязі. Ця обставина, як і різке ускладнення військової обстановки, вимагали дієвих заходів з метою значного збільшення обсягів перевезень. Було прийнято неординарне для свого часу рішення: у найкоротший строк збудувати залізницю від міста Бендери до Галацу довжиною 285 верст. Спорудження такої залізниці скорочувало довжину шляхів тилового забезпечення діючої армії приблизно на 220 км.

Для прийняття подібного рішення була потрібна мужність і відповідальність не тільки військових, але й міністерств фінансів і шляхів сполучень, адже до цього часу в жодній із країн Європи ще не вдавалось, під час військових дій, побудувати залізничну лінію довжиною більше 36 км. Крім того, у теорії військово-залізничної справи міцно затвердилась думка, що базувалась на досвіді франко-

пруської війни 1870–1871 рр.: будівництво залізниці широкої колії і значної протяжності в межах театру воєнних дій неможливе.

Попри всі заперечення урядом країни приймається рішення про будівництво власної залізниці широкої колії. А саме від Бендер до Галацу, з перспективою її подальшого використання в комерційних цілях. Переваги діючої армії у зв'язку з будівництвом залізниці Бендери–Галац були очевидні:

- скорочення на 220 км протяжності тилових комунікацій армії;
- можливість одночасно користуватися двома залізничними лініями;
- відмова від необхідності використовувати румунські залізниці.

Листом від 11 червня 1877 р. військовий міністр генерал-лейтенант Д. А. Мілютін повідомив генерал-ад'ютанту Посьету царській наказ про негайний початок робіт з будівництва залізниці. Військовий міністр, повідомляючи міністру шляхів сполучення про закладені в договір з С. С. Поляковим умови, просив результати наради у міністра фінансів повідомити телеграфом для доповіді Його Величності.

Міністр фінансів доручив воєнно-дорожньому відділу виробити докладний виконавчий договір, розціночну відомість, технічні умови та пояснювальну записку щодо будівництва. Договір із С. С. Поляковим було укладено 27 червня 1877 р. в Чаут-Магалі. Першим параграфом договору передбачалось, що Поляков і К^о беруть на себе зобов'язання не пізніше 1 жовтня 1877 р. побудувати «на свой счет, страх и риск военную железную дорогу с двумя телеграфными проводами между ст. Бендеры и Галац протяжением около 250 верст с тем, чтобы по военной дороге этой возможно было, начиная с 1-го октября 1877 года, безопасно и безостановочно производить движение воинских поездов с воинскими тяжестями (грузами – авт.)» [284].

Через високу індивідуальну та колективну відповідальності, професійність за темпами будівництва залізниць з будівельниками Полякова у Росії не міг ніхто змагатись. З винятковою швидкістю велось будівництво Курсько-Харківсько-Азовської залізниці. Магістраль протяжністю 763 версти було зведено всього за

рік і 10 місяців. Вінцем кар'єри С. С. Полякова, як залізничного будівельника, стало швидкісне спорудження двох залізничних ліній (Бендеро-Галацької і Фра-тешти-Зимницької) під час Російсько-турецької війни 1877–1878 рр. [252].

Головою комісії був призначений барон Шернваль, членами – генерал М. М. Головін, інженери шляхів сполучень О. І. Фалевич та Ф. І. Венгржинович. Комісія зробила висновок, що роботи по будівництву залізниці виконані на найвищому рівні, а донесення про недоліки у роботі будівельників у своїх висновках назвали «несправедливим» [253, с. 319–332].

За умовами договору С. Поляков брав зобов'язання побудувати воєнну залізницю за 5550000 руб. металічних, у рахунок яких, після закінчення шести місяців по закінченні війни, зобов'язувався прийняти використані на залізниці матеріали в сумі 2000000 руб. Витрати у 3550000 руб. планувалось покрити платою за перевезення вагонів із військовими вантажами протягом 9 місяців.

З іншого боку, уряд брав на себе обов'язок від дня призначеного для відкриття залізниці (1 жовтня) і до укладання мирного договору виплачувати Полякову щоденно, за утримання у справному стані земляного полотна, штучних споруд, баластної призми, верхньої будови колії і будівель, переїздів, інструментів, сигналів і телеграфу до закінчення по ній військових перевезень з платою йому по 10 руб. металевих з версти (2500 руб.) за кожну добу. Курс металевого рубля обумовлювався як 260 франків за 100 руб. Розрахунки проводились станом на перше число наступного місяця [241, с. 422-423].

Також, за умовами договору, уряд на свій розсуд забезпечував залізницю рухомих складом і військово-дорожніми службовцями: «...и сам будет производить эксплуатацию своим распоряжением и на свой счет без всякого вмешательства Полякова и К^о».

При укладанні договору на будівництво малось на увазі, що на час військової експлуатації Бендеро-Галацької залізниці, інші залізниці направлять їй частину свого рухомого складу для тимчасового використання. Цього не трапилось, тому у вересні 1877 р. С. Поляков отримав дозвіл на придбання рухомого складу в необхідній кі-

лькості з безмитним ввезенням. Всі витрати на будівництво Бендеро-Галацької залізниці обійшлися у 15477239 руб. 40 коп., у тому числі рухомий склад 4137975 руб. 56 коп. [284].

Про політичні й економічні сподівання, покладені наприкінці сімдесятих років XIX ст. на Бендеро-Галацьку залізницю, переконливо та яскраво висловились заснована імператором Комісія графа Баранова для дослідження залізничної справи в Росії: «Бендеро-Галацька лінія не може і не повинна мати характер комерційних залізниць нашої відпускної торгівлі; на неї варто дивитись тільки як на початок болгарських залізниць, що з'єднують Балканський півострів з Росією; вона повинна бути, покищо, тільки авангардом нашого впливу на Дунай, передовим (хоча на перший час навіть слабким) провідником нашої індустрії, що тільки вперше з'являється там самостійно і прямим шляхом направляє у дрібні придунайські держави. Цією залізницею потрібно тільки підготувати ґрунт для торгового руху, що за допомогою пароплавства на Дунаї, у зв'язку з розчисткою Кілійського рукава, розробкою Кілійських соляних озер, з побудовою болгарських залізниць створять напрямок і матимуть вплив нашої комерції на Дунай і Балканський півострів.

У цьому ланцюжку державних інтересів Бендеро-Галацька магістраль у ролі першого провідника зробить чудову послугу Росії та ставатиме рік від року вигіднішою у сфері досягнення цілей, яким вона служить, зміцнить зв'язок, що цементує слов'ян, розділених між собою Дунаєм і цілим рядом століть азіатського панування» [11, с. 37–40].

Бендеро-Галацька залізниця проходила гористою місцевістю, мала три перевали, загальна протяжність мостів і труб досягала 200 сажнів, на ній будувалось 16 станцій і роз'їздів і один великий розвідний міст через Прут. Термін відкриття руху по залізниці був остаточно встановлений на 20 листопада 1877 р. С. Поляков особисто обіцяв Головнокомандуючому великому князю Миколі Миколайовичу побудувати залізницю та відкрити рух до 7 листопада.

Для вирішення надскладного завдання зі своєчасного будівництва С. Поляков залучив 15000 землекопів і 300 десятників. Були задіяні сили залізничних бата-

льйонів. За допомогою залізничних батальйонів, наприклад, при зведенні земляного полотна було виконано 4950 тис. куб. м земляних робіт, для чого було задіяно 11 тисяч солдатів і 5500 підвід з робітниками. Крім того, управління будівництва мало постійний резерв на 4 тисячі чоловік.

Земляні роботи велись цілодобово (у нічний час – при світлі ліхтарів або розпалених багать) з розбивкою траси будівництва на дільниці та дистанції. Довжина дільниць становила в середньому 40 км, а дистанцій – 10–18 км. Матеріали верхньої будови колії доставлялись з тилових складів, що були розміщені в Бендерах і Галаці. Усього було прокладено 320 кілометрів колії, влаштовано водопостачання на 15 станціях, побудовані пасажирські будинки та паровозні сараї, сторожові будки, казарми і платформи. Станції було обладнано лінійним зв'язком на 2 проводи. Темп будівництва склав 5,24 км на добу.

Другого листопада стало зрозуміло, що за таких темпів будівництва залізниця може бути відкрита лише 10–12 листопада. Багато недоробок було на найважчій, Галацькій дільниці (начальник робіт – інженер Серебряков), особливо на підходах до Пруту. Стримували терміни відкриття траси і будівельники розвідного мосту через Прут (будівництвом моста керував інженер Лессар). Крім цих головних недоробок будівництва на трасі залишалось багато дільниць колії, не з'єднаних між собою. Про таке положення на будівництві залізниці головний інженер проінформував С. С. Полякова телеграмою з Бендер у Бухарест. Поляков відповів циркуляром по лінії: «Чого б це не коштувало, буде дешевше, якщо залізницю буде відкрито 7-го числа».

Отримавши телеграму такого змісту, керівники будівництвом різко активізували роботи на всій лінії залізниці. З метою стимулювання втомлених робітників до продуктивної праці їм стали у кілька разів більше платити: золотий – за день і два золоті – за ніч робіт на людину! Щоб можна було працювати вночі, місця добудови освітлювались багаттями зі шпал, що були закуплені за ціною 7 франків за штуку (2 рублі 50 копійок).

Головний інженер будівництва М. О. Данилов спорядив у Бендерах спеціальний поїзд, посадив на нього майже 1000 робітників з колійним інструментом та будівельним реманентом і відправився з ними по лінії. Прибуваючи на місце невиконаних робіт, весь склад робітників поїзду приступав до ліквідації недоробок і після їх усунення рухався далі.

Через місяць і 28 днів (7 листопада 1877 р.), о 12-й годині дня, на 58-й день після початку будівництва, прикрашений прапорами святковий поїзд, слідуючи новозбудованою залізницею прибув у Галац. Після проїзду першого поїзду вся залізнична дільниця біля Пруту була усіяна сплячими будівельниками. Люди, які не спали чотири дні та чотири ночі, урочисто пропустивши святковий поїзд, валились з ніг там, де стояли й відразу засинали. Уся дільниця підходу до мосту, всі насипи буквально були покриті стомленими, сплячими людьми – від керівників до землекопів [253, с. 333–335].

Відомий російський письменник і публіцист, інженер-дослідник і будівельник залізниць, випускник Одеської Ришельєвської гімназії, хрещеник імператора Миколи I М. Г. Гарін-Михайловський, який розпочав свій інженерний шлях на дослідницьких роботах і будівництві Бендеро-Галацької залізниці, в одному зі своїх творів розповідав: «Все делалось с какой-то сказочной быстротой, и быстрота эта все возрастала. В каждом месте линия кишела рабочими; забивали сваи, сыпали насыпи, копали выемки, тянулись обозы с вывозимой землею, лились песни, крики, громкий говор. Узкая полоса земли на протяжении двухсот восьмидесяти верст жила полной жизнью безостановочно все двадцать четыре часа в сутки. Ночью эта лента была сплошь огненная от костров» [299].

Бендеро-Галацьку залізницю було відкрито для руху у винятково короткий термін для спорудження ліній такої довжини (285,4 версти), і в умовах вкрай несприятливої погоди – проливних дощів: тільки шість із кожних десяти днів були повністю робочими.

Будівництво Бендеро-Галацької залізниці було настільки видатною подією для того часу, що в 1878 р. проект, по якому будувалась залізниця, разом зі звітом

про будівництво, демонструвався на Всесвітній виставці в Парижі. Міжнародним журі Бендеро-Галацьку залізницю було визнано одним з найбільш видатних, по швидкості будівництва, тогочасних споруджень. Самуїл Соломонович Поляков одержав Гран-прі виставки, а від російського уряду – премію в розмірі 4,5 млн рублів сріблом. Головний інженер будівництва Михайло Олексійович Данилов (1831–1899 рр.) – золоту медаль. http://history.rzd.ru/isvp/public/history?STRUCTURE_ID=5046&layer_id=3290&refererLayerId=3289&id=150 Інженер шляхів сполучень М. Данилов – спеціаліст у галузі дослідницьких робіт і будівництва залізниць, автор проекту Великого кам'яного мосту в Москві (1855 р.). За його особистою участю складено проект Закаспійської та інших залізниць [200].

Успішне будівництво залізниці широкої колії у межах театру воєнних дій 1877–1878 рр. стало яскравим свідченням зростаючої майстерності будівельників вітчизняних залізниць. У той же час дослідників дивує така статистика:

- Залізниця будувалась – 58 днів.
- Оглядалась комісією для прийому в експлуатацію – 70 днів.
- Прослужила для військових цілей – 80 днів.

Після закінчення військових дій на порядок денний перед урядом стало питання про подальше використання Бендеро-Галацької залізниці. 14 січня 1879 р. на засіданні департаменту економії Державної Ради розглядалось питання «...о наявном ненормальном положеніи Бендеро-Галацкой железной дороги вследствие неустановления по оной товарного и пассажирского движения...». Директор департаменту митних зборів міністерства фінансів М. Качалов, який за дорученням міністра фінансів готував це питання до розгляду листом до О. І. Бутковського, від 4 січня 1879 р., інформував останнього, що членами Державної Ради була виражена думка про можливо швидче надання цій залізниці «правильного назначенія» у контексті прискореної передачі Бендеро-Галацької залізниці приватному товариству. Підставою для такого рішення Державною Радою стали умови створення Південно-Західних залізниць: при об'єднанні Одеської, Києво-Брестської та Бресто-Граєвської залізниць в одне акціонерне товариство на новостворене підп-

риємство був покладений обов'язок прийняти до свого ведення Бендеро-Галацьку залізницю на умовах уряду [228].

Міністр фінансів у листі від 16.01.1879 р. до військового міністра писав, що на побудованій у 1877–1878 рр. за рахунок казни Бендеро-Галацькій залізниці до цього часу не організований нормальний вантажний і пасажирський рух. Він вважав, що у подальшому така ситуація на залізниці неможлива та «сопряжена с многими неудобствами», і тому бажано узаконити передачу її приватному залізничному товариству з вмінням ведення правильної експлуатації. Приватним залізничним товариством, якому міністр пропонував передачу, було товариство Південно-Західних залізниць.

Військовий міністр і управління тилу діючої армії не заперечували проти передачі Бендеро-Галацької залізниці до складу акціонерного товариства: після війни залізниця залишалась у тимчасовому використанні командувача військами Одеського військового округу. У листі до міністерства фінансів він клопотав про відтермування початку комерційного пасажирського та вантажного руху до передачі Південно-Західним залізницям і подальшого використання військової залізниці згідно з вимогами параграфу 3 пункту 3 Статуту акціонерного товариства [228].

З 1 вересня 1879 р. частину залізниці, що проходила територією Російської імперії від Бендер до ріки Прут, довжиною 274,3 версти, було передано товариству Південно-Західних залізниць. Голова правління товариства Південно-Західних залізниць І. С. Бліох зумів перебудувати роботу залізниці з військового на комерційний лад у найкоротші терміни – правильний пасажирський рух почався майже відразу, а вантажне сполучення було організовано з 1 жовтня 1879 р. На станції Бендери, від магістральної лінії залізниці, було добудовано Варницьку гілку, яку було спрямовано до пристані на Дністрі при селі Варниця, – хлібні вантажі, що сплавливались по р. Дністер, тут перевантажувались у вагони для подальшого відправлення по залізниці [49, с. 275].

Положенням Комітету міністрів, височайше затвердженим 25 червня 1882 р. було прийняте рішення «обязать общество Юго-Западных железных дорог произвести полное, начиная с 1 января 1883 года слияние Бендеро-Галацкой железной дороги во всех отношениях, в том числе по администрации и счетоводству с прочими дорогами общества». Департамент залізниць МШС, реагуючи на це рішення згідно із розпорядженням за № 243 від 26 липня 1882 р., довів урядове рішення до правління Південно-Західних залізниць. 20 грудня 1882 р. по Південно-Західних залізницях було видано наказ № 1007 за підписом управляючого залізницями Д. Андрієвського «О слиянии управления Бендеро-Галацкой с управлением Юго-Западных железных дорог». Згідно з вимогами цього наказу, окреме управління Бендеро-Галацької залізниці скасовувалось і об'єднувалось з управлінням Південно-Західних залізниць з 1 січня 1883 р. Управляючий Бендеро-Галацької залізниці інженер В. О. Бочковський призначався завідувачем службою ремонту колії добудови дільниці Бендеро-Галацької залізниці. Дана дільниця у наказі отримала нову назву – Дунайська дільниця Південно-Західних залізниць.

Д. Андрієвський вимагав, щоб з 1 січня 1883 р. Дунайська дільниця (колишня Бендеро-Галацька залізниця) експлуатувалась на загальних підставах, встановлених для всіх Південно-Західних залізниць. На новоствореній дільниці повинні діяти всі видані управлінням Південно-Західних залізниць положення, інструкції і правила, за винятком положення за № 100, яким встановлювалась звітність служби ремонту колії і будівель. Управляючий Південно-Західними залізницями Д. Андрієвський дозволив інженерові В. О. Бочковському встановити потрібну для нього звітність по службі колії на колишній Бендеро-Галацькій залізниці. «Постановления министерства путей сообщения, изданные для ж. д., разумеется, должны быть исполнены во всей точности и на Дунайском участке, допущенные же МПС облегченные условия эксплуатации этого участка, будут составлять предмет особых правил, издание которых последует своевременно», мовилось далі в наказі.

Усі платежі по Бендеро-Галацькій залізниці з 1 січня 1883 р. стали проводитися порядком, встановленим на Південно-Західних залізницях через артільників,

які були на службі у товариства, причому платежі по фінансових операціях 1882 р. залишались на відповідальності управління Бендеро-Галацької залізниці. Всі архівні справи приймалися на зберігання у Києві начальниками служб лише після того, як були завірені «подписью нынешнего управляющего Бендеро-Галацкой железной дороги». Архів канцелярії управління Бендеро-Галацької залізниці, книги по особовому складу, матрикули й особисті справи працівників, залишених працювати на Дунайській дільниці (крім службовців по службах експлуатації, рухомого складу, ремонту колії та добудови) архів положень, інструкцій, правил, наказів і циркулярів, діючих на Бендеро-Галацькій залізниці, справи про нещасні випадки і події, бібліотека управління повинні були бути передані в канцелярію управління Південно-Західних залізниць, через помічника секретаря управління Ходкевича.

Майно лікарської частини передавалось на Південно-Західні залізниці через діловода медичної служби Берьозкіна, якого головний лікар залізниць спеціально, для належного прийому, відрядив до міста Бендери.

Запаси пасажирських квитків, старі станційні книги по службі руху та комерційній частині, вся переписка з відділом контролю зборів по пасажирській і вантажній звітності, а також бланки разових безкоштовних квитків і нарядів на службові перевезення передавались у відділ постачання ліній пасажирськими квитками. Для їхнього приймання від управління Південно-Західних залізниць було відряджено завідувача цим відділом Гінтилло.

Усі справи та документи щодо виділення земель під будівництво Бендеро-Галацької залізниці управляючий залізницею інженер Бочковський «благоволит отправитъ при собой, подробной и заверенной им описи, на имя управляющего Юго-Западных железных дорог».

У звіті перед технічно-інспекторським комітетом залізниць МШС, поданому у квітні 1883 р. про проведену роботу щодо прийому Бендеро-Галацької залізниці до складу Південно-Західних залізниць, голова правління Товариства Південно-Західних залізниць писав: «Правление с 1 января сего года упразднило... управ-

ление Бендеро-Галацкой ж. д. присоединением его к управлению Юго-Западных ж. д. и переименовало бывшую Бендеро-Галацкую железную дорогу в Дунайский участок Юго-Западных ж. д. Представляя о сем, Правление согласно постановления своего от 29 марта сего года имеет честь покорнейше просить об... утверждении г. министром путей сообщения на переименование бывшей Бендеро-Галацкой ж. д. в Дунайский участок Юго-Западных железных дорог» [288].

Більшість паровозів, що працювали під час Російсько-турецької війни у складі військових сполучень тилу діючої армії Росії, раніше входило до створеного в 1874 р. запасу Департаменту залізниць Міністерства шляхів сполучення. У перші післявоєнні роки ці паровози обслуговували Бендеро-Галацьку залізницю або становили військовий резерв (запас) на станції Унгени. Протягом 1879–1882 рр. значна частина паровозів військового відомства ввійшла до створених єдиних Південно-Західних залізниць.

Отже, Бендеро-Галацьку залізницю було побудовано в рекордно короткі терміни як тилувий комунікаційний об'єкт, що забезпечував залізничне сполучення для надійного постачання діючої армії всім необхідним із можливістю прямого виходу до Дунайських портів. Залізниця допомогла реалізувати величезний військовий та економічний потенціал Росії для підйому національно-визвольного руху на Балканах. Після закінчення військових дій, самостійне існування залізниці, з економічних причин, стало неможливим і її було приєднано до фінансово стабільних Південно-Західних залізниць.

Вокзал на станції Бендери – кам'яна, побудована за проектом інженера О. В. Кобелева, будівля вокзалу з високими кімнатами та закругленими вікнами була, у свій час, кращою спорудою на Бессарабській гілці Південно-Західних залізниць [11, с. 411–413].

4.2. Фінансово-економічні особливості будівництва й експлуатації Курсько-Київської залізниці (друга половина XIX ст.)

Здавалось, досліджуючи історію створення та розвитку акціонерних Південно-Західних залізниць, за межею теми дослідження можна залишити питання будівництва Курсько-Київської залізниці та будівництво для потреб цієї залізниці мосту інженера А. Струве через Дніпро. Але зовсім залишити без уваги дане питання неможливо. Адже перший Київський залізничний вокзал будувався для використання акціонерними компаніями двох залізниць – Курсько-Київської та Київсько-Балтської, а залізничний міст через р. Дніпро біля м. Києва свого часу був одним із найбільших у Європі і з'єднав величезний південно-західний край імперії з центральними районами держави, в першу чергу, з Москвою. По-друге, дільниця залізниці Курськ-Київ була однією з перших побудованих залізниць на території Лівобережної України і дотепер значна її частина входить до складу Південно-Західної залізниці [146, с. 145-162].

У січні 1866 р. фон Дервіз і фон Мекк звернулись до уряду з пропозицією про будівництво залізниці від Орла через Курськ до Києва, вартістю 56010 руб. за версту. Умови, що пропонувались для уряду: відсотки за час будівництва залізниці, а також вартість реалізації капіталу повинні залишитись на витратах уряду. Крім цього майбутні концесіонери вимагали для себе повної свободи дій: будувати без попереднього розгляду та затвердження міністерством шляхів сполучення проектів будівель і обмеження прав інспекторів і міністерства при нагляді за проведенням робіт. Запропонована ціна перевищувала майже на 10000 рублів ціну за версту, яку було визначено урядом у результаті проведених досліджень на трасі, а інші висунуті умови теж не могли бути прийнятими урядовцями, пропозицію було відхилено міністерством шляхів сполучення [151].

Відомий економіст О. А. Головачов вважав головною метою виграшних позик виплату колишніх державних боргів, зокрема, внесків дореформених банків. Посилаючись на звіт державного контролера, він доводив, що тільки чверть усьо-

го прибутку було спрямовано на залізничне будівництво (26,5 млн руб. у 1865 р.), інші кошти не були використаними для розвитку народного господарства, тобто, «главные цели займа не были достигнуты» [76].

Маючи за мету одержати концесію на будівництво залізниці фон Дервіз і фон Мекк вилучили зі своїх пропозицій умови, за якими вони звільнялись від нагляду за будівництвом інспекції та міністерства та повторно запропонували ідею про надання їм дозволу на будівництво Курсько-Київської залізниці. За їхніми пропозиціями це був договір, що мав вид концесії і складався з двох частин: першої – підряду на будівництво залізниці за оптову суму із передачею закінченого будівництва уряду; другої – створення акціонерного товариства для експлуатації залізниці по закінченню будівництва та прийняттю дороги урядом.

Крім того, уряд одержав й інші пропозиції на будівництво Курсько-Київської залізниці. Це були пропозиції від «Похитонова і К», від «Де-Вриер і К» на підставах, схожих на першу пропозицію. При чому перше товариство запропонувало оптову ціну будівництва у 28858508 рублів, а друге – 28829000. Ці дві пропозиції були майже на мільйон рублів кредитних вигідніше ніж ціни, запропоновані фон Дервізом і фон Мекком, до яких пізніше приєднався князь С. О. Долгоруков.

Незалежно від цих двох пропозицій до міністерства шляхів сполучень надійшла ще одна пропозиція від Мамонтова, Горбова та Бусурина. Вони брали зобов'язання побудувати залізниці згідно з вимогами МШС, однак без зобов'язань по поставці рейок, рухомого складу та машин для майстерень. Це майно пропонувалось поставляти уряду. Пропозицію урядом було відхилено як недоцільну.

Після відхилення пропозиції «Мамонтова і К» три інші пропозиції були внесені для розгляду в Комітет міністрів, де розглядались Особливою комісією з трьох членів Комітету залізниць. Згідно з журналом Комітету міністрів від 24 грудня 1866 р. будівництво Курсько-Київської залізниці було дозволено П. Г. фон Дервізу, князю С. О. Долгорукому і К. Ф. фон Мекку [77].

Концесія на будівництво Курсько-Київської залізниці затверджена царем 24 грудня 1866 р. Предметом концесії було будівництво залізниці від ст. Курськ Московсько-Курської залізниці на відстані 438 верст у напрямку Києва (Бровари) й експлуатація Курсько-Київської залізниці акціонерним товариством упродовж 85 років. Державною радою при розгляді в 1886 р. справи про конверсію облігацій товариства Курсько-Київської залізниці визнано як відповідну умовам концесії 1866 р., надати нову назву: «Статут» [89, л. 1].

Згідно з «височайшим соизволением» від 22 березня 1893 р., товариство Курсько-Київської залізниці було перейменоване у товариство Київсько-Воронізької залізниці, а «высочайше» затвердженим 7 червня 1895 р. третім доповненням до статуту – у товариство Московсько-Київсько-Воронізької залізниці.

Отримавши право на будівництво залізниці, засновники товариства П. Г. фон Дервіз, князь С. О. Долгорукий і К. Ф. фон Мекк взяли на себе зобов'язання побудувати залізницю і забезпечити її рухомим складом за оптовою ціною, на суму 3824285 фунтів стерлінгів.

В історії будівництва залізниць сенатському чиновнику П. Г. фон Дервізу, належить значна роль з організації початкової стадії масштабного залізничного будівництва за допомогою приватної ініціативи. Колишній ліцейський товариш міністра фінансів Рейтерна, він зумів одержати концесію від уряду на будівництво Московсько-Рязанської та Рязансько-Козловської залізниць на надзвичайно пільгових умовах і навіть отримати через банкіра Капгера за кордоном, у берлінських банкірів, первісний капітал для будівництва лінії Коломна–Рязань. Усе це було ним зроблено на противагу поширеним у російському інштеблішменті тих часів переконань про неможливість знайти потрібний для будівництва залізниць капітал навіть при наявності гарантії уряду [89, л.3; 6-7].

Зауважимо, що інший компаньйон, К. Ф. фон Мекк, одержуючи вигідні контракти та вміло організовуючи справу, поступово зібрав величезні статки. Свої багатомільйонні капітали він тримав у акціях, побудованих ним залізниць: Ландварово-Роменській, Московсько-Рязанській, Рязансько-Козловській, Курсько-Київській,

Моршанській. Помер фон Мекк від важкого серцевого нападу. Визначаючи його заслуги у розвитку вітчизняного залізничного транспорту, газета «Московские Ведомости» писала у 1876 р., що мільйони, отримані фон Мекком, поклали початок тій залізничній гарячці, яка впродовж кількох років хвилювала всі класи Росії [68].

За умовами концесії будівництво залізниці необхідно було закінчити та відкрити для руху не пізніше, ніж через 4 роки від дня затвердження концесії. У випадку форс-мажорних обставин – війни, блокади або іншого нещастя, яке змусить на деякий час зупинити будівництво – термін закінчення будівництва продовжувався на час затримки будівельних робіт. Казенні землі під будівництво залізниці передавалися товариству безоплатно, дозволялось також безкоштовно добувати потрібні для будівництва дороги матеріали: камінь, пісок, гравій тощо в казенних безлісних землях.

Засновникам товариства було надано право привозити із-за кордону без сплати митного збору рейки, скріплення, поворотні кола, перевідні стрілки, водопровідне спорядження, станційні сигнали, паровози, тендери, вагони, домкрати, парові машини і багато чого іншого. Засновники також були зобов'язані влаштувати уздовж залізничної лінії електромагнітний телеграф із двох дротів. Обов'язковою умовою була передача телеграфу уряду разом із збудованою залізницею. Відкриття тимчасового руху по залізниці, до моменту її передачі в державну скарбницю, дозволялось урядовою інспекцією тільки для перевезення матеріалів і робітників для будівництва, але в жодному разі не для перевезення пасажирів і сторонніх вантажів.

По закінченню будівельних робіт Курсько-Київська залізниця ставала власністю акціонерного товариства терміном на 85 років. Урядові гарантії на весь 85-річний період складались із виплати найменших дивідендів у 5 % із загального капіталу в 4500000 фунтів стерлінгів.

Управління справами товариства з будівництва залізниці доручалось правлінню. Місцезнаходження правління було визначено у Москві, Києві та Курську.

Правління товариства складалося з чотирьох директорів. Головуючий директор призначався головним розпорядником справ у товаристві в межах прав правління. Через три роки від дня обрання щорічно вибувало по одному директору. Кожен директор, крім призначеного урядом, повинен мати не менше 25 акцій. Акції ці зберігалися у касі товариства як застава, і не могли бути відчужені до затвердження звіту за останній рік перебування акціонера на посаді директора.

Управління залізницею доручалось начальнику експлуатації, який призначався правлінням товариства та затверджувався міністерством шляхів сполучення. За умовами концесії до обов'язків товариства належало перевозити війська і військові вантажі поодиночі або партіями, коней, обозів, амуніцію, артилерію й інше військове майно, а також арештантів зі зниженням тарифу (поступкою) в 70 % проти загального тарифу.

Через 20 років володіння товариством залізницею уряд мав право викупити в будь-який час Курсько-Київську залізницю. Ціна викупу розраховувалася за визначеною схемою [136].

Головними будівельниками (підрядниками) на будівництві Курсько-Київської залізниці по Київській губернії були: на четвертому відділенні інженер-капітан Іван Іванович Ляшкевич і колезький асесор Микола Іванович Ляшкевич; на п'ятому відділенні військовий інженер капітан Аманд Єгорович Струве [89, л. 4].

Курсько-Київську залізницю було побудовано протягом двох років і відкрито для руху 17 грудня 1868 р. Пільгові умови концесії дали можливість засновникам-підрядникам одержати за рахунок скарбниці майже 6 млн рублів чистого прибутку. Створене акціонерне товариство по експлуатації залізниці фактично було фіктивним, хоча формально вважалось таким, що існувало. Хоча $\frac{3}{4}$ акцій товариства належали уряду, а четверту їхню частину залишили за собою засновники, уряд користувався лише $\frac{1}{4}$ частиною голосів у загальних зборах акціонерів. Таким чином, управління залізницею, побудованої винятково на казенні кошти, фактично перебувало у розпорядженні засновників (фон Дервіза, фон Мекка, кня-

зя С. А. Долгорукого), які мали при цьому повну можливість у разі необхідності уникнути відповідальності, прикриваючись постановами фіктивних загальних зборів акціонерів. Необхідно також відзначити, що неурядову частину акцій із самого початку було привласнено засновниками і вона так ніколи не з'явилась у продажу на біржі [197].

Проте сучасники визнавали, що управління залізницею здійснювалось бездоганно, на високому професійному рівні і прийнятий порядок не шкодив справі. Більше того, залізниця приносила значний прибуток. При валовому обороті, що досягав 8,5 тис. рублів з версти, вона давала 4376 руб. з версти чистого прибутку [80].

Урочисте відкриття початку робіт з будівництва Курсько-Київської залізниці було проведено 30 квітня 1867 р. По всій довжині майбутньої залізничної лінії від Курська до розливу Дніпра біля Києва були зроблені молебні з нагоди повсюдного початку земляних робіт. Усього було залучено до земляних робіт 30 тисяч чоловік. До початку молебнів всі землекопи були розставлені на місцях майбутніх робіт. На жаль, активну фазу урочистого початку робіт зіпсувала погода. Першого травня, практично по всій трасі будівництва випав м'який глибокий сніг, що перешкодив запланованому святковому початку робіт.

Усю лінію від Курська до Києва було розділено на чотири дільниці. Відповідальним за першу дільницю будівництва був фон Мекк, а всіма роботами завідував інженер-полковник Панаєв, резиденція якого розміщалася в Курську. У Курську також було розміщено агентство будівельників першої дільниці по відчуженню земель під залізницю. Агентами по відчуженню були брати Протопопови.

На роботах по будівництву першої дільниці було задіяно сім робочих арештантських рот, кожна по 300 чоловік. Роти складались із арештантів 17 губерній, які почали прибувати для проведення робіт на будівництві з 8 квітня, остання рота прибула 1 травня. Із сімох рот трьом російським і одній польській, на їхнє прохання і за круговою порукою, було дозволено працювати без конвою. За відгуками преси, арештанти на будівництві працювали добре.

Із початком весняного сплаву по річках, до місця робіт на суднах почали доставляти чавунні труби й інший необхідний для будівництва матеріал. Рейки для майбутньої траси були замовлені товариством в Англії і вони, за умовами контракту, повинні були поставлятися упродовж року через Ризький морський порт. Станом на 15 травня 1867 р. перша партія у кількості 165000 пудів рейок була відправлена виробником за призначенням. Рухомий склад був замовлений у Німеччині: платформи і вагони – в Лауенштейна у Гамбурзі й поставлялися також через Ризький морський порт.

Локомотиви були замовлені у фірми «Борзіг» (нім. *Borsig*) у Берліні. Заводи «Борзіг» – це велика німецька машинобудівна компанія. В епоху розквіту паровозів цей завод був найбільшим у Європі та другим у світі по числу вироблених локомотивів. 21 липня 1840 р. відбулися паровозні перегони, влаштовані на лінії Берлін–Йютерборг. Паровоз, побудований на заводі «Борзіг», змагався у швидкості з паровозом, побудованим на заводі Джорджа Стефенсона в Англії. Переміг, залишивши паровоз Стефенсона позаду на 10 хвилин, паровоз Борзіга. Результати перегонів показали, що німецькі локомотиви краще англійських. Можливо, з урахуванням цих причин, товариство Курсько-Київської залізниці закупило німецькі, а не англійські паровози [226].

Оцінку значення Курсько-Київської залізниці для Лівобережної України знаходимо у спогадах Івана Ілліча Петрункевича «Из записок общественного деятеля». І. Петрункевич – російський політичний діяч, земський гласний, один із засновників і голова Кадетської партії, член Державної думи I скликання (1906 р.), дворянин і великий землевласник, – власник маєтку Плиски, по землях якого будувалась залізниця. Одна зі станцій нової залізниці пройшла на відстані кількох верст від маєтку Петрункевича. Він згадує прибуття першого поїзда та юрбу селян, які кричали «ура» і хрестились на паровоз. Хлібороби не відразу усвідомили значення нововведення. Україна була завалена надзвичайно дешевим хлібом, який нікуди було вивозити. Жито йшло по 5–6 копійок за пуд, овес – по 40 копійок за чверть, тобто за центнер. Багато землевласників вважали збитковим молотити й

зберігати сиромолоте зерно – скирти стояли по кілька років не молоченими. Господарство було, без перебільшення, натуральним. З появою поїзда ціни на хліб зросли у 8–10 разів.

«До будівництва Курсько-Київської залізниці Лівобережна Україна не мала ніяких шляхів сполучення з європейської точки зору. У Кримську війну продовольство і поранених перевозили на конях і волах. Серед населення України було чимало людей, які за все життя не відходили від свого села далі чим на кілька верст. Усе це було цілком зрозумілим, поки військова могутність Росії здавалась недосяжною, а в добробуті населення ніхто не сумнівався. За реформи прийнялися, коли уряд навіч побачив примарність своєї військової сили, а також і те, що кріпосне право грозить йому економічним, фінансовим, а, можливо, і політичним крахом. Разом з реформами почалося і будівництво залізниць».

«По всій споруджуваній лінії залізниці з'явилась безліч народу з Великої Росії: землекопів, теслярів, мулярів, пічників. І я повинен сказати, що стосунки сторонніх з місцевим населенням були дуже мирними. Сторонні робітники були зайняті 6 днів на тиждень з раннього ранку до пізнього вечора. Про 8-годинний робочий день не чули ні вони, ні їхні інженери; день обчислювали по сонцю. Разом із робітниками та інженерами приїхав величезний штат усяких службовців, і в обороті з'явилась маса грошей. Ціни підскочили на все, у тому числі і на землю...» [134].

У погоні за максимальними прибутками будівельники заощаджували на всьому, порушуючи нормативні вимоги, передбачені у проекті. Сучасники згадували, що на окремих ділянках рейки прокладали просто по землі, а споруди будувались нашвидкуруч. Ще в період будівництва на залізниці відбулось кілька аварій, які набрали широкого розголосу у суспільстві і привернули увагу імператора.

Перший такий випадок відбувся із робочим поїздом, на якому їхала комісія для огляду колії між станціями Ворожба та Бровари. Київські газети писали, що 18 грудня 1^{1/2} години ранку поїзд зійшов з рейок, при цьому локомотив з тендером і товарний вагон, роз'єднавшись з поїздом, скотились під укіс біля насипу висотою

до 2¹/₂ сажнів, багажний вагон упав на полотно, наступні за ним вагони 1-го та 2-го класу зійшли з рейок. Імовірно, що швидкість руху була невеликою – постраждали машиніст і кочегар залишилися живими. Через три місяці, 17 березня, на залізниці сталася більш серйозна подія, про яку повідомила суспільству літературна та суспільно-політична газета «Паровоз»: «По сведениям, полученным в Киеве о несчастии на Курско-Киевской железной дороге, оказывается, что временный мост на р. Сейм провалился, вниз полетел лишь локомотив, багажный вагон перебросило на другую сторону; остальные же пассажирские вагоны частью были задержаны каким-то случайно высунувшемся бревном. Таким образом, благодаря высунувшемуся бревну пассажиры были спасены, отделавшись несколькими ушибами и, конечно, испугом. Из двух людей, бывших в локомотиве, один утонул, а другой выплыл. Сообщение по Курско-Киевской железной дороге, как слышно, не было прервано, ибо постоянный мост, строящийся рядом с временным, был уже готов. Первое время после несчастья пассажиры переходили, говорят, через мост и пересаживались на другой поезд, ожидавший их на противоположном берегу реки».

В урядовому повідомленні до широкого загалу було доведено, що причиною обвалу тимчасового мосту через р. Сейм, на Курсько-Київській залізниці, в результаті чого паровоз зійшов із колії, став злам на мосту рейки. До зламу привели технічні порушення, допущені при ремонті колії на мосту. За допущені недоліки імператор повелів заарештувати управляючого залізницею І. Є. Ададунова терміном на два дні. Начальник дистанції колії, титулярний радник Кетриц, як прямий керівник ремонтних робіт на мосту, за допущені помилки був заарештований терміном на один місяць [212].

На залізниці були побудовані станції 1, 2, 3 і 4 класів. Серед них, наприклад, Ніжин – 2 класу, Плиски – 3, Бахмач – 4. Станція складалась із цегельного пасажирського будинку з імператорськими кімнатами та пасажирською платформою довжиною 90 сажнів. До середини ХІХ ст. населення Конотопа становило близько 9 тисяч чоловік. У ньому налічувалось 933 будинки, 6 маслоробних фабрик,

було по одному медобитному, воскобойному та цегельному заводу. «Місто розташоване в низинній місцевості, – писав один із сучасників, офіцер російського генерального штабу М. Домонтович, – і в дощ – бруд такий, що не можна проїхати. Вулиці вузькі та звивисті, будинки і господарські прибудови стиснуті, усі криті соломою...».

17 грудня (за старим стилем) 1868 р., майже через 20 місяців від початку будівництва, Курсько-Київська магістраль була введена в експлуатацію до тимчасової кінцевої станції Бровари. А пізніше – 30 серпня 1869 р. – відкрився рух від Броварів до лівого берега Дніпра. Однак відкриття руху на лінії не особливо радувало жителів Києва: через відсутність залізничного мосту через Дніпро киянам, щоб стати пасажирами залізниці, доводилось долати багато труднощів. Для того, щоб потрапити до відправлення поїзда, необхідно було добиратись від Києва до Броварів майже 5 годин. Диліжанси з Поштової площі та Хрещатика відправлялись на станцію о 10.00 годині ранку, а поїзд із Броварів на Курськ – о 15.00 дня. Це не влаштовувало місцевих жителів, особливо купців, які відправляли свої товари з наступним їхнім перевантаженням з гужового транспорту на річковий, а потім – на залізничний. Питання будівництва залізничного мосту через Дніпро стало першим пунктом на порядок денний [32].

Після закінчення будівництва ділянки Курськ–Ворожба–Бровари Курсько-Київської залізниці міністр шляхів сполучення генерал-лейтенант Павло Петрович Мельников доповідав імператору 17 грудня (за старим стилем) 1868 р.: «21-го минулого листопада я мав щастя довести до Вашої Імператорської Величності про відкриття 20 листопада першої ділянки Курсько-Київської залізниці, саме від Курська до станції Ворожба на 165 верстах. Нині відкрито й другу ділянку згаданої залізниці від Ворожби до Броварів упродовж 258 верст. Отже, регулярний рух може проводитись по всій Курсько-Київській лінії, крім останніх 18,5 верст від Броварів до Києва». Олександр II на представленій доповіді власноручно написав: «Дуже радий». Пасажирські поїзди мали у своєму складі 3 вагони і руха-

лись зі швидкістю до 30 верст на годину, товарні складались із 15 двоосьових вагонів і рухались зі швидкістю 20 верст на годину [49, с. 203–204; 279; 315; 316].

Для перевезення пасажирів по Курсько-Київській залізниці щодня курсувало два поїзди – один поштовий з вагонами 1 та 2 класів і один пасажирський з вагонами 1, 2 і 3 класів. Поштові поїзди відправлялися з Курська в напрямку Києва о 6 годині 45 хвилин із Дніпра (так у першоджерелах – *авт.*) о 3 годині 43 хвилині. Прибували в Дніпро о 20 годині 45 хвилин, до Курська о 17 годині 43 хвилини.

Пасажирські поїзди відправлялися із Курська у напрямку Києва о 17 годині 45 хвилин із Дніпра у напрямку Курська о 16 годині 25 хвилин. Прибували у Дніпро об 11 годині ранку, до Курська о 9 годині 45 хвилин. Прибуття та відправлення поїздів по станції Курськ було «прив'язано» до розкладу поїздів, що прибували чи відправлялися із Москви (на Москву) [111; 220].

На початку 80-х років при валовому доході у 8,5 тисяч з версти залізниця давала на версту 4376 рублів чистого доходу. Рух вантажів по Київсько-Воронізькій залізниці на ділянці від станції Бровари до Конотопа, при порівнянні даних за 80-ті і 90-ті роки змінився: на всіх станціях цієї ділянки відправлення вантажів із 8160 тис. пудів упало до 6787 тис. пудів. Це трапилось внаслідок будівництва численних гілок до промислових підприємств і відправлення вантажів із цих станцій. Прибуття вантажів залишилося приблизно на тому ж рівні – майже 4 млн пудів. За родами вантажів можливі такі порівняння: наприклад, жито, раніше давало 35 % всіх відправлень, але відчувся спад відправлень до 13 %; усі хлібні вантажі з 53 % впали до 50 % і т. д. На Київсько-Воронізькій, як і на Лівово-Роменській залізницях, цукровий буряк, що раніше не зустрічався у відомостях про відправлення, став давати у 90-х роках 10 % від усіх вантажів, що відправлялися. В одержанні вантажів теж відбулись певні зміни. Зі збільшенням числа фабрик і заводів, збільшилась кількість одержуваного кам'яного вугілля і гасу з 3 % до 11 %, але упала кількість одержуваних предметів споживання місцевого населення: залізних виробів – з 8 % до 3 %, а риби та солі – з 50 % до 19 %, тобто

одержання вантажів прийняло більш різноманітний характер [303, с. 318–320; 318].

На Курсько-Київській залізниці було побудовано 24 станції: першого класу – три; другого – дві; третього – чотири; четвертого – 12 і п'ятого – у якості баласту використовувався крупний гравій. Для охорони було побудовано 312 дерев'яних будинків, для артільників – 45. Всього на залізниці у колію було покладено 280 стрілочних переводів, зібрано 17 поворотних кругів, побудовано 45 пасажирських будинків, 21 товарний пакгауз, 19 паровозних будинків із 149 стійлами для паровозів і чотири майстерні для їх ремонту. Водонапірних башень було побудовано 45, із баками для води загальним об'ємом 472757 м³. Дійсна довжина залізниці складала 438,80 верст. Вона проходила по губерніях: Київській – 7 верст, Курській – 206 верст, Харківській – 19 верст, Чернігівській – 207 верст [332].

З'єднати у Києві дві залізниці – Курсько-Київську та Київсько-Балтську – планувалось через будівництво вокзалу для спільного використання та відповідних привокзальних колій. Святкові урочистості з нагоди початку будівництва першого Київського залізничного вокзалу було проведено 25 липня 1867 р. о 18 годині 30 хвилин. Як писала газета «Киевлянин», місце для будівництва було вибране за річкою Либідь, навпроти будівлі Кадетського корпусу і казарм Арештантських рот. Церемонію закладки будівлі під вокзал для двох залізниць з водохрещем проводив митрополит Київський і Галицький Арсеній з групою вищого духовенства. У фундамент майбутнього вокзалу було закладено дві металеві дошки, на яких були видруковано такі слова (на одній – російською, на другій – французькою мовами): «Киев. 25 июля 1867 года. В царствование Государя императора Александра II-го. Заложено это здание в присутствии: высокопреосвященного Арсения митрополита Киевского и Галицкого; Киевского, Подольского и Волынского генерал-губернатора, генерал-адъютанта Безака, начальника инспекции, генерал-майора Бобрищева-Пушкина и председателя общества строителей дороги де-Вриер, Шакен, Брюно и К^о г. Филиоль-Броги» [114].

Пам'ятна книжка Київської губернії за 1890 р. повідомляла, що в Києві, на вокзалі, був розміщений п'ятий відділ управління перевезення пошти залізницями. Завідуючим був надвірний радник Лука Кирилович Строгий. В обслуговуванні перебували лінії Київ–Курськ, Київ–Брест–Граєве. З Києва залізницями щодня відправлялася пошта в Петербург, Москву, до Бреста, Одеси, Миколаєва.

Для повноти досліджуваної теми кілька слів необхідно сказати про Ландварово (Лібаво)-Роменську залізницю, що пересікала Курсько-Київську в районі станції Бахмач. Протягом тривалого часу в пресі того часу обговорювалося питання про з'єднання залізницею хлібородних місцевостей України з незамерзаючими портами Прибалтики. Робились і практичні кроки по створенню хлібовозної магістралі, у зв'язку з чим, для визначення напрямку будівництва магістралі, проводились дослідження по різних місцевостях, починаючи з 1870 р.

Проект нормальної концесії на Ландварово (Лентварис, Литва)-Роменську залізницю було затверджено 9 травня 1871 р.

Кінцевим пунктом будівництва було визначене українське місто Ромни (Сумська область). До середини XIX ст. у місті Ромни проходив славетний Іллінський ярмарок, на який з'їжджались до 120 тисяч чоловік, а товарообіг сягав 10 млн рублів. Іллінський ярмарок за своїм значенням у Російській імперії поступався тільки Нижньгородському.

Концесія на будівництво залізниці була надана Головному товариству російських залізниць у 1856 р., але лінія не була побудована, тому що Головне товариство не знайшло для її будівництва капіталів. Згодом, концесія на будівництво залізниці, шляхом інтриг та підкупу, була дана фон Мекку, на ім'я якого 21 червня 1871 р. рішенням Комітету міністрів і було видано концесію.

Претендентами на будівництво залізниці були: інженер-капітан Яфимович з віденським банкіром Вокерсгеймом; ст. радник Герсфельд, полковник Жирард-де-Сукантон, купець Варгунин з почесним громадянином Гинцбургом; торговий дім Гладина; інженер-полковник Фалькенгаген; представник Гамбурзького північного банку старший радник фон Мекк і комерції радник Варшавський.

Експлуатація залізниці відкривалась окремими ділянками і у такий спосіб товариство «змішувало» витрати будівельні з витратами експлуатації, здешевлюючи будівельні витрати з метою отримання додаткових прибутків [79, с. 262–263].

У 1871 р. І. Бліох побудував кінцеву ланку магістралі – Лібавську залізницю (довжиною 294 версти), що з'єднувала порт Лібаву (тепер Лієпая) з Етканами (ст. Кайшядорис, Литва). Будівництво другої ланки цієї хлібно-експортної магістралі Ландварово (Лентварис) Ромни увійшло в «высочайше утвержденную 1870 года сеть важнейших железных дорог». Лентварис (лит. *Lentvaris*, польск. *Landwarowo*, рос. *Ландварово*) – місто, що розташоване на відстані 18 км на південно-захід від Вільнюса (у бік Калінінграда). Вузол залізничних ліній на Вільнюс, Гродно, Калінінград, Ригу. Залізничну станцію побудовано в 1859 р. Від неї відходило дві лінії – на Гродно (і далі на Варшаву), на Кайшядорис (далі – на Ковно, Кенігсберг) та Лібаву (третьої напрямом).

Граф О. Бобринський, як представник МШС, розглянувши всі пропозиції на будівництво, визнав такою, що заслуговує на увагу пропозицію відставного інженера Яфимовича в компанії з банкіром Вокерсгеймом, ст. радника фон Мекка і комерції радника Варшавського. В остаточному підсумку будівництво залізниці було залишено за фон Мекком.

Другу ділянку Любаво-Роменської магістралі почали будувати від С.-Петербурзько-Варшавської залізниці, місце з'єднання перебувало у восьми верстах північніше Вільно (Вільнюса) [290].

Управління Ландварово-Роменської (Конотопської) залізниці розташовувалась у Мінську. 21 липня 1872 р. між головою правління Ландварово-Роменської залізниці фон Мекком і управляючим Московсько-Брестської залізниці Петерсом було укладено попередню угоду про сполучення залізниць у Мінську. З'єднання рейкових колій двох залізниць, безсумнівно, було дуже позитивною рисою у сфері виконання технічних умов експлуатації Ландварово-Роменської залізниці. Крім того, необхідно відзначити, що урядові техніко-економічні розрахунки витрат на спорудження залізниць ставали з кожною новою концесією все точнішими і вимо-

гливішими, що було перешкодою до швидкого збагачення концесіонерів. У 1876 р. до Ландварово-Роменської була приєднана Лібавська залізниця. Об'єднана дорога отримала назву – Лібаво-Роменська залізниця. Проходила вона по територіях Курляндської, Виленської, Ковенської, Мінської, Могилівської, Чернігівської та Полтавської губерній.

Через Бахмач, майже перпендикулярно одна до одної пройшли дві залізниці: Курсько-Київська (станція Бахмач-Київський), заснована в 1868 р. і станція Бахмач-Товарний (нині Бахмач-Гомельський). У результаті на цьому залізничному вузлі пліч-о-пліч працювали залізничники Курсько-Київської та Лібаво-Роменської залізниць. При цьому станція Бахмач-Київський підпорядковувалась Курсько-Київській залізниці з управлінням у Курську.

Станція Бахмач-Гомельський підпорядковувалась Бахмацькому відділенню руху Лібаво-Роменської магістралі з адміністративним центром у Мінську, а потім Поліським залізницям з управлінням в Унечі. А станція Бахмач-Центральний, пізніше перейменована на станцію Бахмач-Пасажирський, підпорядковувалась тим же дорожнім управлінням, що і станція Бахмач-Київський.

З кожним роком фінансові результати діяльності Лібаво-Роменської залізниці ставали все гіршими, а у 1880 р. вона одержала 976 тисяч руб. чистого збитку. За даними комісії Баранова, до початку 1880-х рр. з 37 залізничних товариств лише п'ять не користувались урядовою гарантією і не були боржниками до скарбниці. Загальна заборгованість приватних залізниць державі виражалась астрономічною цифрою в 1 мільярд 100 млн рублів [248, с. 159].

Будівництво Лібавської залізниці планувалось з метою направити до порту Лібава вантажі, що тяжіли до Кенігсберга. Однак, прибутковість нової лінії вже з перших років її експлуатації не виправдала очікувань. Головними причинами цього були: відкриття нових залізниць-конкурентів (Бресто-Граєвської та Ризько-Большерааської), що відволікали вантажі від Лібавської залізниці та невпорядкованість Лібавського порту. В результаті Лібаво-Роменська залізниця не в змозі була навіть покривати видатки по експлуатації, заявивши себе «предприємством не

только совершенно разорительным для акционеров и убыточным для казны, но и нисколько не достигавшим целей, имевшихся в виду у Правительства».

20 березня 1876 р. надзвичайними загальними зборами акціонерного товариства Ландварово-Роменської залізниці було вирішено погодитися на приєднання до неї Лібавської залізниці. Але згодом робота з об'єднання була припинена із-за того, що Ландварово-Роменська залізниця висунула дві основні умови: а) підготовка та затвердження спільного статуту; б) упорядкування Лібавського порту. Однак, незважаючи на висунуті умови, міністр фінансів наказав особисто голові правління Ландварово-Роменської залізниці Мейнхарду прийняти Лібавську залізницю.

Формальна передача Лібавської залізниці до управління Ландварово-Роменської залізниці відбулася 1 липня 1876 року. Фактично діловодство та рахівництво були передані 1 вересня 1876 р. І, нарешті, з 20 травня 1877 р., коли був Вишочайше затверджений новий статут товариства Лібаво-Роменської залізниці, тобто злиття залізниць одержало юридичний статус [378].

З 1-го травня 1891 р. залізниця, загальною протяжністю в 1191 версту, була викуплена у казенну власність і перейшла під управління Міністерства шляхів сполучення [296].

Отже, Лібаво-Роменська залізниця з'єднувала порти Балтійського моря із Лівобережною Україною. Створена в 1876 р. шляхом приєднання неприбуткової Лібавської (Лібаво-Кошедарської) залізниці до Ландварово-Роменської Лібаво-Роменська залізниця безпосередньо з'єднала хлібородні райони України з єдиним незамерзаючим у Російській імперії портом Балтійського моря – Лібавським. Проходила вона по територіях Курляндської, Виленської, Ковенської, Мінської, Могилівської, Чернігівської та Полтавської губерній.

Економічний вплив залізниці на регіон обслуговування посилювався завдяки перетину з багатьма іншими економічно впливовими залізницями європейської частини імперії: в районі станції Бахмач – з Курсько-Київською залізницею і через неї з Сумською, Московсько-Курською та Курсько-Харківсько-Азовською; в районі станції Мінськ – із Московсько-Брестською, через колії цієї залізниці з Ор-

ловсько-Вітебською; у передмісті Вільнюса-Вилейці – із Санкт-Петербурзько-Варшавською, а через її відгалуження Радзивилішки-Калкуни із Динабурго-Вітебською та Ризько-Динабурзькою.

4.3. Побудова моста через Дніпро (міст Струве) на Курсько-Київській залізниці

13 лютого 1870 р. – важлива дата, що увійшла не тільки до золотих сторінок в історії будівництва вітчизняних залізниць, але і міста Києва. У цей день було відкрито рух по Дніпровському залізничному мосту Курсько-Київської залізниці, що з'єднав три столиці, дві історичні – Київ та Москву й одну діючу – Санкт-Петербург (через Москву). Рейкова колія через новий міст стала могутнім економічним двигуном, ланкою, що об'єднала таким чином центри з околицями. Міст було побудовано за проектом і під керівництвом військового інженер-капітана Аманда Струве [146, с.163-173] .

Суспільно-політична газета південно-західного краю «Киянин» про цю подію писала такими словами: «В этот день, с открытием Днепровского моста на Киево-Курской железной дороге, Киев и Москва, древние столичные города земли русской, случайно и насильственно разведенные, но кровно никогда не разлученные, окончательно, кроме других уз, как можно крепче соединены железным путем. Действительность и теперь уже предвещает, что рельсовый путь будет сколько двигателем экономического развития, столько и могучим средством к объединению российской окраины с российским центром, и к взаимной передаче ними один другому произведенных поодиночке умственных и материальных приобретений» [225].

Будівництво моста було почато у березні 1868 р. Відкриттю руху передували молебень і освячення мосту, які в присутності багатотисячної публіки, керуючих осіб і будівельників фон Мекка, Дервіза (брата) провів преосвящений Пор-

фирій – єпископ Чигиринський і вікарій Київської метрополії. Після проведення церемонії освячення з лівого боку Дніпра до місця проведення урочистих заходів було подано поїзд і всі запрошені відправилися до Києва. Поїзд було зупинено на товарній станції Курсько-Київської залізниці (тепер станція Київ-Московський), поблизу новоспорудженого, на річці Либідь, рафінадного заводу. Виявилось, що уповноважений товариства Києвсько-Балтської залізниці А. А. Фильюль-Броги не встиг закінчити будівництво і відкрити рух на Балту, до моменту відкриття руху поїздів по мосту і не дав дозволу на пропуск поїзду з учасниками урочистих заходів для проїзду на вокзал, що був побудований для використання двома товариствами. Подальші урочистості зі святковим обідом, що дав фон Мекк, були проведені в залі дворянських зібрань.

Міністр шляхів сполучення, довідавшись про цей факт, викликав Фильюля до Петербурга, а телеграмою в Київ на ім'я голови комісії від 15.02.1870 р., наказав негайно зайняти Київський вокзал, не чекаючи вирішення питання про відкриття руху по всій лінії Київсько-Балтської залізниці. Товариство «Де-Врієр і К^о» заявило протест, вважаючи цей вчинок самовільним. В результаті активної телеграфної переписки між Києвом і Санкт-Петербургом, до якої був залучений навіть генерал-губернатор Київської, Волинської та Подільської губерній князь О. М. Дондуков-Корсаков назвав роль уряду в цьому конфлікті за пасивність міністерства шляхів сполучення «неприличной» і вимагав від МШС «восстановить порядок» [267, л. 75, 80].

Починаючи від 17 лютого 1870 р. Київський залізничний вокзал був відкритий для всіх поїздів Курсько-Київської залізниці, а Фильюль під впливом громадського резонансу різко змінив своє відношення і виявив «любезную предупредительность и готовность угодить публике», жертвуючи власними інтересами. Товариство «Де-Врієр і К^о» в середині квітня сповістило міністерство шляхів сполучення, що відстороняє Фільюля і своїм представником перед урядом призначає Лявора. Начальникам технічних робіт для якнайшвидшого закінчення будівництва

Київсько-Балтської залізниці було призначено полковника Павловського, який до цього працював керівником будівництва третьої дільниці (Волочиської гілки).

Міст через Дніпро мав довжину 3503 фута (1067,6 м) і складався з 12 прольотів по 292 фута (89 метрів) кожний. Верхня будова мосту складалась із двох ферм багаторозкісної системи, між фермами було покладено рейкову колію. Ферми моста мали висоту в 29 футів і складалися із гратчастих стиснутих і смугових розтягуючих розкосів. Вага мосту дорівнювала 246 тисяч пудів (понад 3 тисячі тонн).

Міст будувався на місці другої древньої переправи через Дніпро, поблизу дельти р. Либідь. Для спорудження металевих частин моста на острові, проти Видубицького монастиря, було облаштовано механічну майстерню, у якій оброблялось залізо і складались мостові ферми.

Через піщане непостійне дно річки при будівництві Дніпровського мосту був потрібний інший, нестандартний підхід до зведення цієї штучної споруди. І Аманд Єгорович Струве знайшов надійний шлях до удосконалення технології мостобудування. Завдяки цьому він прискорив будівництво даного об'єкта. Дніпровський (Дарницький) міст через Дніпро будувався за новим технологічним способом – з биками «пневматичної системи». Сучасники вважали його одним із найбільш великих мостів у Європі [98].

Здавалось, для будівництва мосту необхідно використати звичну, добре перевірену часом технологію з відгородженням і осушенням ділянок річки з метою виймання ґрунту під бики – опори мосту. Але А. Струве зробив навпаки: він вперше для настільки значного будівництва застосував так званий кесонний спосіб зведення мостових опор. Він полягав у тому, що на місці будівництва мостової опори у воду опускалася дерев'яна, обтягнута брезентом, конструкція-кесон. Згодом, технологію було вдосконалено – замість дерев'яних стали використовувати порожні металеві камери – кесони. Отже, опори Дніпровського мосту Курсько-Київської залізниці споруджували кесонним способом, який до того ще не застосовувався в царській Росії. Кесон (від франц. *caisson* – ящик) – спеціальна конструкція для утворення під водою робочої камери, вільної від води, що мав

довжину, однакову з биком, – 56 футів, ширину 15 футів, опускався на дно. Пневмоспособом (стисненим повітрям) із нього витіснялась вода. Перша опора була занурена на глибину 8 сажнів (16 метрів) за три місяці, друга – за два, а наступні – за 25–35 днів кожна. На верхній площині кесона, що виступав над поверхнею річки, будувалась мостова опора, а тим часом під водою, всередині кесона, робітники вибирали донний ґрунт і камера поступово поринала в дно ріки. Коли вона входила в ґрунт повністю, її закладали каменем і перетворювали у готовий фундамент під опорою, що до цього часу була вже побудована. Зв'язок із робітниками в кесоні відбувався через спеціальні шлюзи. Робота ця була вкрай небезпечною і дуже шкідливою. Робітники працювали по чотири години, а далі вони «вишлюзовувались», тобто заходили в шлюзи і кілька годин повинні були чекати, поки азот – газ, що накопичився у крові, поступово не виходив із людини. Якщо різко вийти на поверхню, без шлюзування, то азот у крові скипає – з'являється кесонна хвороба, що веде до закупорки вен, а в кінцевому рахунку до ампутації кінцівок. Роботи із березня 1868 р. продовжувалися постійно, за винятком часу розливу весняних вод 1869 р.

До 12 лютого 1870 р., на 6 місяців раніше встановленого терміну, будівництво мосту було закінчено. Його побудовано силами вітчизняних спеціалістів і робітників. Міст мав 13 опор і довжину – 1058 метрів. Міст був одноколійним. На будівництво було витрачено 3 млн 200 тисяч карбованців. Поїзди по мосту проходили зі швидкістю 15 верст на годину.

Будівництво кесонним способом принесло чималу економію часу і коштів – не потрібно було розгороджувати повноводний і бурхливий Дніпро. Першу опору мосту будували дуже обережно і витратили на це три місяці, а потім справа налагодилась і на кожен бик мостобудівельники витрачали по 25–35 днів. Із металевими конструкціями також не було затримки: їх виготовляли в Коломні, на власному заводі Струве [223].

Залізничний Дніпровський міст із його ґратчастими розкосами, пофарбованими у білі кольори на довгий час стає однією із визначних пам'яток Києва. На той час за довжиною Дніпровський міст був третім у Росії – він лише трохи пос-

тупався Сизранському та Катеринославському. На жаль, перлину вітчизняного мостобудування було підірвано білополяками у червні 1920 р. У 1921 р. міст було відбудовано знову. Але проіснував він недовго: залишаючи Київ, радянські війська у 1941 р. його остаточно зруйнували. Біля руїн мосту в 1943–1949 рр. було збудовано тимчасовий, а потім і сучасний Дарницький залізничний міст. Поруч із ним у наш час побудовано новий залізнично-автомобільний міст довжиною 1100 метрів.

Комісією міністерства шляхів сполучення під головуванням генерала Шернвалля 12 лютого 1870 р. проводились випробування новозбудованого мосту. Випробування здійснювались за допомогою шести зчеплених між собою важких паровозів двома етапами. На першому етапі зчеп із шести паровозів по черзі протягом визначеного часу нерухомо стояв на кожному із прольотів. На другому етапі зчеп із паровозів на великій швидкості промчався через міст. На окремо облаштованих рейкових конструкціях комісія спостерігала за усадкою мосту. При величині прольоту в 292 фута нормативний допуск тимчасової усадки мосту міг доходити до 2,5 дюйма. При навантаженні із 6 паровозів загальною вагою 18000 пудів на кожен прогін мосту усадка доходила до 1,5 дюйма. При знятті навантаження конструкція мосту приймала первісне положення. Випробування продовжувались з ранку до 18 години вечора і показали, що побудований міст із великим запасом вписується в розрахункові нормативи.

Міністр шляхів сполучення граф Бобринський, одержавши від комісії повідомлення про результати випробування мосту, надіслав А. Струве телеграму, в якій, як писалось у посланні, «душевно поздравляет его со счастливым окончанием великого, предпринятого им сооружения» і висловив своє переконання у тому, «что будущая деятельность г. Струве с тем же успехом будет направлена на общественную пользу».

26 лютого 1870 р. згідно із наказом по військовому відомству корпусу військових інженерів капітан де Струве «оказавший новую заслугу сооружением постоянного моста через Днепр в Киеве на Курско-Киевской железной дороге по всепода-

нейшому докладу министра военного и путей сообщения государь император соизволил наградить двумя чинами – производством в подполковники и полковники». Олександр II прийняв особисто Струве 6 березня 1870 р. і мав із ним бесіду. Київським університетом Святого Володимира, за інформацією професора Рахманінова, А. Струве було обрано почесним членом університету.

Після відкриття руху по мосту товариство Курсько-Київської залізниці змінює розклад руху поїздів. Тепер пасажирський поїзд із вагонами 1, 2 і 3-го класів відправлявся від залізничного вокзалу Києва на Курськ об 12 годині 43 хвилини. Поштовий поїзд із вагонами 1 і 2-го класів відправлявся о 10 годині дня і прибував у Курськ о 13 годині 55 хвилин. Ціна квитків від Києва до Курська встановлювалась таким чином: 1 клас – 13 рублів 26 копійок; 2 клас – 9 рублів 95 копійок; 3 клас – 5 рублів 53 копійки. Відправлення поїздів за розкладом на Київському вокзалі було вказано за московським часом. З цих причин багато хто з пасажирів або запізнювався на поїзд або, навпаки, прибував занадто рано і довго очікував на відправлення.

Пасажирський і вантажний рух на Курсько-Київській залізниці був інтенсивним. За перше півріччя 1870 р. було перевезено 145921 людину, різних вантажів – 5432510 пудів. Виторг сріблом склав 1337274 рублі 12 копійок. За аналогічний період 1869 р. було отримано 961142 рублі 12 копійок. Позитивна динаміка становила 376132 рублі. Середнє щоденне відправлення вантажу дорівнювало 30014 пуди, виторг від відправлених вантажів – 7388 рублів 25 копійок.

Після відкриття руху по всій Києво-Балтській залізниці пасажирський і вантажний рух на Курсько-Київській помітно збільшився. Значно зросли річкові перевезення. Із Тендерів Дніпра на залізничні станції надходили вантажі в розмірах до цього часу ще небачених. Особливо прибувало багато цукру та овчин – цей рід вантажу раніше майже не перевозився по Курсько-Київській залізниці. Із початком навігації вантажів цієї номенклатури прибуло до Києва така величезна кількість. Тому для подальшого транспортування по залізниці потрібно було більше ста вагонів. Середньодобовий виторг Курсько-Київської залізниці досягнув

до 9000 рублів – цифра до цих пір небувала. Правління товариства приклало максимум зусиль, щоб забезпечити своєчасне вивезення пред’явленого для перевезення вантажу в Московському напрямку [225].

Отже, заслуги інженера Аманди Єгоровича Струве у сфері розвитку вітчизняних науки і техніки, при будівництві складних інженерних споруд, зокрема Дніпровського суцільнометалевого залізничного мосту через Дніпро на Курсько-Київській залізниці в Києві, важко переоцінити. Стараннями Струве Київ став одним із найбільших індустріальних і культурних центрів імперії. Тут прокладено водопровід і каналізацію, змонтовано електричне освітлення та впроваджено трамвайний рух, а також, телефон і телеграф. Тоді як водопровід був із 762 міст європейської частини Росії лише у 19 %, телефон – у 18 %, трамвай – у 5,5 %, а каналізація – лише у 3,5 %.

Аманд Єгорович Струве (1835–1898 рр.) – інженер, генерал-лейтенант, засновник Коломенського заводу. Почесний громадянин міста Коломни та Московської губернії. Почесний член Київського університету Святого Володимира.

1 березня 1872 р. у домішках киян – жителів Хрещатика і прилеглих вулиць з’явилась дніпровська вода, тоді запрацював київський водопровід. 2 листопада 1872 р. у Києві спалахнули 70 газових ліхтарів на чавунних стовпах. В основному вони освітлювали Хрещатик. Реалізуючи проект електрифікації Києва, для виробництва газу, який добувався із нафти, були побудовані два газових заводи. 1 червня 1892 р. по Александрівському спуску від Царської до Поштової площі пройшов перший у царській Росії і четвертий у Європі електричний трамвай. Усі ці події стали можливими завдяки одній людині – Аманду Єгоровичу Струве.

На основі наукових розробок військового інженера Ф. Піроцького, що стосувалися передачі електрики рейками, акціонерне товариство «Київські міські залізниці», під керівництвом А. Струве спорудила у Києві трамвайну лінію з електричною тягою. Пробна поїздка відбулася 8 травня 1892 р. на одному з найкрутіших схилів Києва – Александрівському узвозі. 1 червня (13 червня за новим стилем) 1892 р., у присутності сотень городян, від Царської площі

до Олександрівської (Поштової) проїхав перший у імперії електричний трамвай. Шлях був одноколіїним (із роз'їздом на Олександрівському узвозі), завдовжки 1,5 км. Маршрутом ходило два вагони місткістю 40 пасажирів. 1893 р. в місті діяло вже дві трамвайні лінії загальною довжиною 150 верст. Трамвайне сполучення пов'язало з центром приміські райони (Святошин, Деміївка, Пуща-Водиця). На відкриття Всеросійської сільськогосподарської та промислової виставки 1897 р. київський митрополит Іоникій (Руднев) приїхав трамваєм [223].

Життєвий шлях Аманда Єгоровича Струве завершився 12 серпня 1898 р. Він помер від хвороби печінки у своєму маєтку Аніне поблизу Коломни. Похований у Санкт-Петербурзі на лютеранському Волковому цвинтарі [124].

4.4. Будівництво й умови експлуатації Фастівської залізниці в другій половині XIX століття

Виникнення, розвиток і функціонування маловідомої Фастівської залізниці були пов'язані, у першу чергу, із цукроварнями графського роду Бобринських. Цукор та інша сільськогосподарська продукція з маєтку Бобринських на станції навантаження Київсько-Брестської та Харківсько-Миколаївської залізниць доставлялась гужовим транспортом. Це значно ускладнювало споживача й підвищувало ціну. Виконуючий обов'язки міністра шляхів сполучення Російської імперії (1869–1871 рр.) генерал-лейтенант граф В. О. Бобринський активно лобював перед царем будівництво залізниці по землях свого маєтку [156].

7 липня 1869 р. він вніс, з найвищого повеління, у Комітет залізниць питання про будівництво залізниці, яка повинна прорізати трикутник між рікою Дніпро і рейковими коліями двох залізниць: Києво-Балтської і Балтсько-Кременчуцької.

У 1872 р. питання про будівництво Фастівської залізниці було піднято повторно. Генерал-губернатор південно-західного краю князь О. М. Дондуков-Корсаков у доповідній «всеподаннійшій» записці просив про необхідність, для

довіреного йому краю, якнайшвидшого з'єднання Києво-Брестської залізниці від станції Фастів із Знаменсько-Миколаївською залізницею. Імператор уважно ознайомився зі змістом доповідної записки генерал-губернатора і зробив запис: «На чем остановилось?».

Із представленої 30 грудня 1872 р. пояснювальної записки міністра шляхів сполучення виявилось, що дана залізниця, як це впливає із записів у Журналі Комітету міністрів від 18 січня 1870 р., включена до затвердженої мережі будівництва залізниць ще в 1870 р. Розпочати її будівництво планується найближчим часом. Питання будівництва у більш ранні терміни було припинене через необхідність проведення додаткових перевірочних досліджень [90, л.1,2,79].

30 березня 1873 р. при розгляді у Комітеті міністрів записки міністра шляхів сполучень графа Бобринського були затверджені нові правила видачі залізничних концесій не окремим особам, як це було раніше, а акціонерним товариствам, створеним за безпосередньої участі казни. Після затвердження статуту запланованого до будівництва товариства, технічних умов і розціночних відомостей запроєктованої залізниці міністр шляхів сполучення за узгодженням із міністром фінансів відкривав публічну передплату на акції засновуваного товариства у Державному банку з опублікуванням статуту та інших зазначених документів [142, с. 152].

21 травня 1873 р. міністр шляхів сполучення увійшов до Комітету міністрів із пропозицією щодо будівництва нових 14-ти залізниць, будівництво яких, на думку міністра, необхідно було розпочати у цьому ж році. Шостим пунктом у цих пропозиціях значилась Фастівська залізниця, будувати яку пропонувалося від станції Фастів Київсько-Брестської залізниці, через містечко Сміла, до станції Знаменка Курсько-Миколаївської залізниці з відгалуженнями на Черкаси і до Шполи – усього 327 верст.

Комітет міністрів, при розгляді пропозицій міністра шляхів сполучення 5 липня 1873 р. по Фастівській залізниці дійшов висновку, що будівництво Фастівської і Сумської залізниць впливає із потреб місцевої цукробурякової промисловості, де особливо гостро стояло питання із проблемами підвезення палива, відтермінування

початку їх будівництва загрожує вирубкою лісів і збезлісенням пересічних ними місцевостей.

Прийнявши до відома інформацію міністра фінансів про те, що залізничний фонд наповнений у 1872 р. спеціальною «консолідованою» позикою в 15 мільйонів фунтів стерлінгів, забезпечує ту частину будівельного капіталу проєктованих залізниць, яка за прийнятим порядком покривається випуском облігацій, Комітет міністрів постановив: приступити до будівництва впродовж року всіх 14-ти залізниць і відгалужень, попередньо погодивши між міністром фінансів і міністром шляхів сполучення будівельні ціни по 10 залізницях і зобов'язав міністра шляхів сполучення внести свої пропозиції про ціни на будівництво інших 4-х залізниць. Це рішення Комітету міністрів було Височайше затверджене 20 червня 1873 р. Будувати Фастівську і ще сім залізниць було вирішено засобами акціонерного товариства.

26 серпня 1873 р. міністр шляхів сполучення направив до Комітету міністрів пропозиції по проєкту статутів акціонерних товариств 8 нових залізниць (у тому числі Фастівської) із проєктами технічних умов їх будівництва та експлуатації. Проєктами статутів пропонувалося надати урядову гарантію на акції терміном на 15 років, залишивши всі облігації за урядом і сплативши за них товариствам по 84 рублі за 100.

У результаті нових пропозицій міністра шляхів сполучення питання про дозвіл на будівництво нових залізниць повторно розглядалось в Комітеті міністрів 23 і 30 жовтня, 1 і 6 листопада 1873 р. При цьому, за поданням міністра фінансів, Комітетом міністрів було прийняте наступне рішення: проєкти статутів залізниць Оренбурзької, Фастівської, Уральської та Привислинської опублікувати без вказівки номінальної ціни основних капіталів; надати право на визначення часу відкриття на підписку і терміни передплати на акції по кожній залізниці погодженим діям міністра фінансів і міністра шляхів сполучення, для того, щоб про реалізаційну ціну акцій зазначені міністри доповідали імператорові (входили со всеподанейшими докладами) напередодні сповіщення широкому загалу про кожну підписку.

Це рішення Комітету міністрів разом зі статутами і технічними умовами будівництва по всім зазначеним 4 залізницям було Височайше затверджено 18 листопада 1873 р.

Перші загальні збори акціонерів Фастівської залізниці було проведено 14 квітня 1874 р. На цих зборах було вирішено основне організаційне питання – обране правління акціонерного товариства. Членами правління акціонерного товариства Фастівської залізниці виявилися особи, які володіли більшою частиною залізниць в імперії: Поляков, Варшавський, Губонін і Кислаковський [351].

Отже, будівництво Фастівської залізниці планувалося ще в 1870 р. По Височайше затвердженому положенню Комітету міністрів 20 червня 1873 р. будівництво Фастівської залізниці було вирішено надати приватному акціонерному товариству утвореному шляхом передплати на акції за розпорядженням уряду, за правилами від 30 березня 1873 р. Будівельний капітал Фастівської залізниці згаданим Положенням Комітету міністрів був визначений у 12577257 металічних рублів, що становило 37211 рублів на версту. Статут акціонерного товариства Фастівської залізниці разом зі статутами ще трьох доріг (Оренбурзької, Привіслінської й Уральської) спочатку був затверджений 18 листопада 1873 р., а потім у зв'язку із внесенням деяких змін, затверджено в новій редакції 22 лютого 1874 р.

За технічними умовами Фастівська залізниця повинна мати напрямок від станції Фастів Київсько-Брестської залізниці до станції Знаменка Харківсько-Миколаївської залізниці і мати два відгалуження від основної лінії: до міста Черкаси і містечка Шпола. Довжина залізниці разом із відгалуженнями була розрахована у 341 версту. Земляне полотно планувалося в одну колію, шириною 2,6 сажнів. Мости та труби кам'яні, цегельні, металеві або частиною кам'яні й частиною металеві.

Передплата на акції проводилася в Державному банку 14–15–16 березня 1874 р. Передплатна ціна 100 за 100. Після розподілу акцій між передплатниками відбу-

лися загальні збори акціонерів і товариство було визнано таким, що створилось із 5 квітня 1874 р.

25 січня 1875 р. міністром шляхів сполучення була затверджена розцінкова відомість [300].

Станом на 1879 р. довжина колій Фастівської залізниці становила 334 версти. Вона проходила по Київській (301 верста) і Херсонській (33 версти) губерніях [48].

Після розповсюдження акцій і виборів правління першими загальними зборами акціонерів товариство визнавалося таким, що відбулось і починало працювати, маючи у складі правління постійного урядового директора від міністерства шляхів сполучення. На нових концесійних умовах планувалось організувати чотири товариства: Оренбурзької, Привіслінської, Уральської та Фастівської залізниць.

Згодом, 20 червня 1873 р., статут Фастівської залізниці було затверджено. За затвердженим планом залізниця повинна з'єднати невелике провінційне містечко Фастів Київсько-Брестської магістралі та станцію Знам'янка Харківсько-Миколаївської залізниці. Передплату на акції Фастівської залізниці було оголошено 14–16 березня 1874 р. за ціною 100 за 100.

Проект Фастівської залізниці було підготовлено інженером шляхів сполучень бароном Ган. Її обов'язковими атрибутами були лінії телеграфу, мости, станції водопостачання, будівлі для пасажирів і службовців. Уздовж всієї Фастівської залізниці мали збудувати 10 будинків для сторожів, 10 казарм, 20 пасажирських вокзалів, серед яких два вокзали другого класу – у Фастові та Знам'янці. Вартість будівництва однієї версти залізниці оцінювалась у 43497 рублів. Один із тамтешніх найбагатших цукрозаводчиків віддав під будівництво залізниці кілька десятин землі задарма, справедливо вважаючи при цьому, що перевезення пуду цукру по залізниці ціною по 8 копійок, де він раніше платив 15, збереже йому 150000 рублів.

Товариство було визнано таким, що засновано з 5 квітня 1874 р., а 14 квітня відбулись перші загальні збори акціонерів, на яких було обране правління у складі Полякова, Варшавського, Губоніна, Кислаковського. Товариство зобов'язувалось побудувати залізницю від станції Фастів Києво-Брестської залізниці через містечко Сміла до станції Знам'янка Харківсько-Миколаївської залізниці з відгалуженнями на Черкаси та Шполу. Розпочати будівельні роботи товариство зобов'язувалось упродовж шести місяців, маючи за мету закінчити будівництво за три роки. Термін, яким товариство могло володіти залізницею, був позначений у 81 рік від дня закінчення будівництва. Граф В. О. Бобринський переконав акціонерів товариства прокласти залізницю поблизу своїх цукрових заводів і побудувати гілку на Черкаси, щоб мати вихід до річкових портів. Таким чином були побудовані станція Бобринська, названа на честь графа (тепер імені Тараса Шевченка) і станція Сміла. Залізниця мала назву Фастівської, але управління залізниці розташовувалось на станції Бобринська [291].

Навесні 1875 р. почали вести будівельні роботи. На початку вересня в районі містечка Фастів почали укладати рейки та шпали, а вже у листопаді робочі поїзди відкрили рух від Фастова до Білої Церкви. Необхідні матеріали й обладнання для рейкових колій і станцій придбали на великих підприємствах у Росії та за кордоном: телеграфний дріт було виготовлено на заводі Ротмана в Одесі; чавунні труби для пропускання паводкової води і рейки – на заводі Крупа в Гессені (Німеччина), а кріплення для труб – на заводах Тенишева та Струве.

В окремі періоди на будівництві залізниці працювало майже 2 тисячі землекопів, 1,5 тисячі кінних підвод, понад 500 теслярів і каменярів. Згодом з'явилися муляри, пічники, покрівельники. Для нагляду за станом здоров'я робітників і з метою запобігання епідеміям на кожній ділянці залізниці були влаштовані лазарети з медичним персоналом.

Фастівська залізниця дала поштовх також до промислового розвитку міста Фастів. Насамперед у місті з'явилися державні підприємства для обслуговування залізничної інфраструктури – паротягове депо, ремонтні майстерні. Фастівський

вокзал, паротягове депо були зведені в 1875–1876 рр. за проектом архітектора В. Куликівського, автором забудови навколо залізничного вокзалу був підполковник Г. Копанський.

«...З проведенням залізниць по південно-західному краю, – наголошував у листі до міністерства внутрішніх справ Київський, Подільський і Волинський генерал-губернатор 26 жовтня 1874 р., – деякі станції, особливо ті, в яких сходяться кілька ліній, набули дуже важливого значення, в них оселяються, крім службовців, різні особи, влаштовуються торгівельні заклади і мало-помалу ці станції, раніше майже зовсім безлюдні, стають досить жвавими заселеними місцевостями, котрі невдовзі можуть стати містечками чи посадами, можливо, вельми значними» [138].

18 листопада 1873 р. було оголошено передплату на акції Фастівської залізниці, яку планувалось будувати від ст. Фастів Київсько-Брестської залізниці через Смілу до станції Знам'янка Харківсько-Миколаївської залізниці з відгалуженнями на Черкаси, Шполу, а також до заводів Абази, Браницьких, Воронцова загальною протяжністю 327 верст. Основний капітал було визначено сумою у 14696 тисяч рублів. Фастівська залізниця перетинала густонаселені сільськогосподарські райони, – хлібородні та буряківничі з переробними цукровими та ливоваренними заводами. У 1875 р. було укладено угоду із комерції радником С. С. Поляковим на спорудження залізниці за 10 млн 232 тисячі 847 рублів [289].

У цьому ж, 1873 р., правління товариства звернулось до міністра фінансів про видачу позички в 100000 рублів, необхідної для утримання адміністрації. Правління товариства Фастівської залізниці перебувало в Петербурзі, для безпосереднього керівництва роботами було створене управління з будівництва залізниці. Залізницею було відкрито для руху 23 листопада 1876 р. У 1877 р. були остаточно зроблені розрахунки з будівельником дороги С. С. Поляковим і усунуті недоробки. У цьому ж році залізницю було оглянуто урядовою комісією і правлінням товариства, офіційно прийнята залізниця в експлуатацію від оптового будівельника [289]. Фастівську залізницю було включено в пряме пасажирське й

товарне сполучення, керівництво здійснювалось загальними з'їздами представників російських залізниць. Магістраль належала до третьої групи залізниць, з'єднавши Петербург і Ревель (Таллінн – *авт.*) з портами Чорного та Азовського морів. У зв'язку із цим, а також з війною 1877–1878 рр. міністерством шляхів сполучення вживались заходи щодо збільшення провізної та пропускної спроможності залізниці, були побудовані другі колії від Знам'янки до Цвіткового (В'язовськ).

Найбільшою станцією Фастівської залізниці була Бобринська. Від неї відходила Черкаська гілка. Тут було збудоване основне паротягове депо й майстерні для ремонту паровозів і вагонів. Для забезпечення паровозів водою було викопано спеціальні ставки. На першому етапі товариство Фастівської залізниці планувало будівництво магістралі через район Новомиргород-Златопілля, однак міністр шляхів сполучення граф Бобринський домігся виконання статуту товариства, яким воно було зобов'язане прокласти колію через Смілу з правом її експлуатації до 1957 р. Граф задумав будівництво станції заздальгідь, тож назва Бобринська уперше з'явилася на мапі 1870 р., що нині зберігається у Бібліотеці імені Салтикова-Щедріна (Санкт-Петербург). Основний капітал товариства був визначений у 14696000 рублів металевих, з яких 25 % ($\frac{1}{4}$) акціями з абсолютною гарантією уряду 5 % доходу і $\frac{1}{10}$ % погашення, інші облігації з такою гарантією уряд залишив у міністерстві фінансів за ціною 88 за 100.

Виконані за державний кошт дослідницькі роботи на трасі робили це будівництво надзвичайно привабливим з економічної точки зору – попередні підготовчі витрати було зведено до мінімуму. Будували залізницю по лівий бік річки Кам'янки, то ж вона пройшла через повітове містечко Біла Церква. Власники земель, що прилягали до міста, Браницькі-Енгельгардти сприяли будівництву не тільки грошми зі своїми зв'язками при царському дворі, але і безоплатно віддавали землі під залізницю. Так само вчинили землевласники Давидови – господарі Кам'янського маєтку та цукроварні. Майже без грошових компенсацій надали землі під залізничні колії міські влади міст Біла Церква, Сміла, Черкаси [193].

Перші рейки були чавунними зі сталевими стиковими накладками, шпали виготовляли на станціях Фундукліївка і Богданівка. Щоб здешевити будівництво, шпали не просочували, чим значно зменшувався термін їх використання в колії. Рухомий склад був вітчизняного виробництва. На залізниці застосовувались телеграфні апарати петербурзького заводу «Сіменс і Гальске».

Станцію Фундукліївка відкрито у 1876 р., нині час відноситься до Одеської залізниці. Назву отримала на честь Івана Івановича Фундукля – знаменитого губернатора Києва, вченого, громадського діяча, дійсного таємного радника, почесного громадянина міста Києва. За рахунок особистих коштів Фундукля вперше було вимощено каменем Андріївський узвіз і створено один із фонтанів нової водопровідної системи на Хрещатику. Ця споруда з мармуровою чашею і басейном була названа киянами на честь губернатора «Фундуклеївською». За участі Фундукля і на його кошти було створено і видано у 1862 р. перші фундаментальні дослідження з історичної топографії та статистики Києва – «Статистическое описание Киевской губернии».

Станції та вокзали будували з деревини. Кам'яні адміністративні та технологічні будівлі почали зводити тільки після передачі у 1897 р. Фастівської залізниці до складу Південно-Західних залізниць. Фастівська залізниця передала до складу Південно-Західних залізниць 17 пасажирських і 42 товарних паровозів старої конструкції, які до того ж виявились дуже спрацьованими та розбитими [107, с. 16].

18 листопада 1876 р. залізницю оглянула комісія техніко-інспекторського комітету залізниць. Усю залізницю з відгалуженнями протяжністю 334 версти 181 сажнів було відкрито для руху 23 листопада 1876 р. Фастівська залізниця мала велике економічне значення, адже забезпечувала перевезення продукції цукрових заводів. З 1 січня 1897 р. її приєднано до Південно-Західних залізниць. «По положению Комитета Министров от 15 декабря 1896 года с 1 января 1897 года дорога была выкуплена в казну и с 1 мая 1897 года вошла в состав Юго-Западных ж. д.» [49, с. 244–245].

Декілька слів необхідно сказати про ініціатора будівництва Фастівської залізниці представника відомого роду Бобринських – генерал-лейтенанта графа В. О. Бобринського. Адже Бобринські – засновники цукрової промисловості України, їхніми зусиллями Київ став цукровою столицею світу, а Російська імперія увійшла до числа найбільших виробників цукру. Смілянський цукровий завод Бобринських був зразковим промисловим підприємством. До цукрових заводів Бобринського відносилось 1500 десятин землі. У 70-ті роки ХІХ ст., мов гриби після дощу, з'являються цукроварні в Райгороді, Кам'янці, Кагарлику, Рокитному, Городищі [16; 132; 133; 170].

Одним з перших управляючих Фастівською залізницею був військовий інженер, полковник (пізніше сенатор, генерал-лейтенант) Альфред Альфредович фон Вендрих. Після катастрофи царського поїзда в 1888 р. його переводять на роботу до МШС головним інспектором залізниць, пізніше Вендрих – заступник міністра шляхів сполучення (1907–1908 рр.). А. А. Вендрих – ініціатор централізації експлуатування рухомого складу залізниць. У свій час цю ідею не підтримало ні міністерство шляхів сполучення, ні технічне залізничне товариство. Автор численних наукових праць, у тому числі курсу лекцій для старших класів академії. Особливо був відомий публікаціями з питань експлуатації залізниць у військових цілях. Актуальними, для свого часу, були роботи: «Примерный расчет потребного количества вагонов для воинского движения (применительно к организации в Германии, Австро-Венгрии и Франции)», 1887 р.; «Организация военно-железнодорожных штабов на коммуникационных линиях и централизованных учреждений по управлению подвижным составом в военное время», 1888 р.; «Отчет по управлению перевозками по железным дорогам в местности, пострадавшей от неурожая», 1896 р.; «Зависимость будущей войны от благоустройства военных сообщений», 1899 р.; «Международная эксплуатация рельсовой сети», 1899 р.

З 12 березня 1893 р. генерал-майор Вендрих був членом Інженерної ради МШС. Кілька разів його відряджено за кордон для вивчення питань функціонуван-

ня залізниць у воєнний час. У 1908 р. призначено бути присутнім у Сенаті. Займаючи посаду заступника міністра шляхів сполучень, він надав імператорові доповідь про те, що для упорядкування служби на залізницях особовий склад доріг повинен бути мілітаризований і підлеглий йому, а він сам – повинен стати членом Ради державної оборони. Доповідь цар затвердив, але через протидію ряду міністрів скасував.

«Колійне відомство переживало тяжкі дні, – згадував сучасник. – На залізницях лютував полковник Вендрих. Цього чесного, але крутого німця «породив» князь Мещерський, указавши на нього імператорові Олександрові III, як на єдину людину, здатну розсіяти хаос російських залізниць... Вендрих лютував, начальники залізниць божеволіли і по Росії пронісся стогін від «вендрихіади»... Силовий, енергійний стиль полковника прийшовся до душі Олександрові III, він навіть збирався висунути Вендриха на посаду міністра шляхів сполучення, і лише загальний опір столичної бюрократії, зануреної в жах через самоправство полковника, змусив царя відмовитися від свого наміру». Міністром шляхів сполучень став С. Ю. Вітте.

У своїх спогадах граф С. Ю. Вітте характеризує Вендриха як «самодура», що не дивно – і Вітте, і Вендрих одночасно були кандидатами на пост міністра шляхів сполучення імперії. Вітте писав: «...коли виникла думка про те, щоб призначити його (Вендриха – *авт.*), міністром шляхів сполучення, то, звичайно, усі злякалися і почали відговорювати Государя. Усі, знаючи Вендриха, розуміли, що він не може зайняти місця міністра шляхів сполучення, а що його можна рекомендувати саме лише на такі ролі, як поїхати, розпорядитися і тощо. Але особливо переконувати в цьому Царя не довелося, тому що, очевидно, Імператор давно мав на увазі призначити мене міністром шляхів сполучення, що і виконав, незважаючи на те, що я був директором департаменту усього один рік або небагато більше. Моїм призначенням був здивований увесь петербурзький світ. Я був призначений міністром шляхів сполучення на початку 1892 р.» [53, с. 327–331].

З 1 серпня 1892 р. управляючим Фастівською залізницею було призначено дійсного статського радника Миколу Костянтиновича Погорелка (1853 р. народження). Погорелко закінчив гімназію у Харкові та Інститут інженерів шляхів сполучення у С.-Петербурзі в 1876 р. Брав участь у Російсько-турецькій війні.

14 січня 1902 р. був призначений управляючим Київсько-Полтавською залізницею. 12 серпня 1909 р. призначений на посаду інспектора Інспекції по контролю за будівництвом на Московсько-Київсько-Воронізькій залізничній лінії Бахмач–Одеса. Контролював будівництво залізничних ліній Новоселиця–Чернігів–Київ, Вересоч–Прилуки.

З 1894 р. правління Фастівської залізниці очолює представник відомої династії «залізничних королів» Полякових – Л. Я. Поляков. Лазар Якович у 1875 р. закінчив Інститут інженерів шляхів сполучень, одержав звання цивільного інженера, його зараховано до відомства Міністерства шляхів сполучень і відряджено до товариства Фастівської залізниці. Два роки працював на її будівництві, а в липні 1877 р. його переведено у розпорядження будівельника військових залізниць. Брав участь у прокладці нових напрямків Бендеро-Галацької залізниці. У 1879–1883 рр. Л. Я. Поляков служив у Київській підкомісії, яка досліджувала будівництво залізниць, у 1884 р. працював у товаристві Курсько-Харківсько-Азовської залізниці. З 1884 по 1894 рр. він є директором правління товариства Козлово-Воронізько-Ростовської залізниці. Після революції емігрував до Італії. Похований у Римі [182].

Отже, Фастівська залізниця, сполучаючи між собою рейковими коліями цукроварні райони мала вирішальне економічне значення у забезпеченні транспортних зв'язків між Київсько-Брестською та Харківсько-Миколаївською залізницями для вивозу цукру. Для керівництва Фастівською залізницею міністерство шляхів сполучень призначало досвідчених, високопрофесійних працівників.

Висновки до розділу 4

Основним чинником будівництва Бендеро – Галацької залізниці була гостра потреба виходу Російської імперії до Дунайських портів, а також необхідність у швидкому пересування російських військ до румунського кордону у період російсько – турецької війни (1877-1878 рр.).

Окрім того, колії румунських залізниць були не взмозі забезпечити військової перевезення у повному обсязі. Ця обставина, як і різке ускладнення військової обстановки, вимагало дієвих заходів з метою значного збільшення обсягів перевезень.

Було прийнято неординарне рішення для свого часу: у найкоротші терміни збудувати залізницю від міста Бендери до Галацу довжиною 285 верст. Спорудження такої залізниці скорочувало довжину шляхів тилового забезпечення діючої армії приблизно на 220 км. До цього часу, в жодній країні Європи ще не вдавалось під час військових дій, побудувати військову лінію більше 36 км. В межах театру воєнних дій, враховуючи досвід Франко – пруської війни (1870-1871 рр.), це теоретично було неможливе. Попри усім запереченням урядом приймається рішення про будівництво власної широкої колії від Бендер до Галацу, з перспективою її подальшого використання в комерційних цілях.

Всі колійні роботи велись цілодобово в будь яку погоду. Темп будівництва складав 5,24 км на добу.

За 58 днів ця залізниця була побудована і позитивно вплинула на переможне завершення російсько-турецької війни.

Будівництво Бендеро – Галацької залізниці було помітною подією того часу. А в 1878 р. проект, за яким будувалася залізниця, разом зі звітом про будівництво демонструвались на Всесвітній виставці в Парижі. Міжнародним журі Бендеро – Галацьку залізницю було визнано одним з найбільш видатних за швидкістю будівництва тогочасним проектом

Курсько – Київську залізницю було збудовано протягом двох років і відкрито для руху 17 грудня 1868 р. Водночас, рух на Курсько – Київській залізниці здійснювався до кінцевої станції Бровари. Для того, щоб потрапити до відправлення поїзда, необхідно було добиратися від Києва до Броварів майже 5 годин. З'єднати ліву та праву частину міста Києва не дозволяло відсутність залізничного мосту через р. Дніпро. Будівництво мосту було почато у березні 1868 р.

Міст будувався на місці другої древньої переправи через Дніпро, поблизу дельти р. Либідь. Через піщане, непостійне дно річки, при будівництві дніпровського мосту був потрібний інший нестандартний підхід до зведення цієї штучної споруди. І видатний інженер – мостобудівник Аманд Єгорович Струве найшов надійний шлях до удосконалення технології мостобудування. Дніпровський (Дарницький) міст через Дніпро будувався за новим технологічним способом - з биками «пневматичної системи».

Міст через Дніпро мав довжину 3503 фунта (1067,6 м) і складався із 12 прольотів по 292 фунта (89 м) кожний. Верхня будова мосту складалась із двох ферм багаторізкісної системи, між формами було накладено рейкову колію. Форми моста мали висоту в 29 фунтів і складалися із гратчастих стиснутих і смугових розтягуючих розкосів. Вага мосту дорівнювала 246 тис. пудів (понад 3 тис. т).

До 12 лютого 1870 р., за 6 місяців раніше встановленого терміну, будівництво мосту було закінчено. Його побудовано силами вітчизняних фахівців. Міст був одноколійним. На будівництво було витрачено 3 млн. 200 тис. руб. Поїзди по мосту проходили із швидкістю 15 верст на годину.

На той час, за довжиною, Дніпровський міст був третім у Росії – він лише поступався Сизранському та Катеринославському.

Заслуги інженера Струве у сфері розвитку вітчизняної науки і техніки, при будівництві складних інженерних споруд, зокрема Дніпровського суцільнометалевого залізничного мосту через р. Дніпро на Курсько – Київській залізниці було високо оцінено урядом країни. Київ став одним із найбільших культурних центрів імперії.

7 липня 1863 р. виконуючий обов'язки міністра шляхів сполучення Російської імперії (1869-187 рр.) генерал – лейтенант граф В.О. Бобринський вніс, з найвищого повеління у Комітет залізниць питання про будівництво Фастівської залізниці, яка повинна прорізати трикутник між р. Дніпро і рейковими коліями двох залізниць Київсько – Брестською і Балтсько – Кременчуцької.

Будівництво залізниці по височайше затверженому положенню Комітету міністрів 20 червня 1873 р. вирішило було надати приватному товариству утвореному шляхом передплати на акції за розпорядженням уряду, за правилами 30 березня 1873 р.

За технічними умовами Фастівська залізниця повинна мати напрямок від станції Фастів до ст. Знам'янка і мати два відгалуження від основної лінії: до міста Черкаси і містечку Шпола. Довжина залізниці разом із відгалуженнями була розрахована у 341 версту. Навесні 1875 р. почали вести будівельні роботи станції та вокзали будували із деревини.

Фастівська залізниця мала велике економічне значення, адже забезпечувала перевезення насамперед продукції цукрових заводів.

Отже, спад промислового виробництва і зовнішньої торгівлі після Російсько-турецької війни наприкінці 70-х років XIX століття гостро поставили питання про реорганізацію залізничного транспорту, який був розподілений між казенними та акціонерними товариствами. У 1878 р. об'єднуються Київсько-Брестська залізниця, Російське товариство пароплавства, торгівлі, Одеська залізниця та Брестсько-Граєвська залізниця, що сприяло, по-перше, зменшенню фінансових витрат на експлуатацію та утримання апарату управління; по-друге, стимулювало укрупнення і створення нових потужних ремонтних майстерень; по-третє, приведенню до єдиних технічних вимог усього рухомого складу; по-четверте, поліпшенню безпеки руху та оптимізації адміністративної структури органів управління на залізничному транспорті.

РОЗДІЛ 5

СТВОРЕННЯ ТА ФУНКЦІОНУВАННЯ АКЦІОНЕРНИХ ПІВДЕННО-ЗАХІДНИХ ЗАЛІЗНИЦЬ – ВИРІШАЛЬНИЙ ФАКТОР ЕКОНОМІЧНОГО ЗРОСТАННЯ НА ТЕРЕНІ УКРАЇНИ В СКЛАДІ РОСІЙСЬКОЇ ІМПЕРІЇ

5.1. Об'єднання Київсько-Брестської, Брестсько-Граєвської та Одеської залізниць в акціонерне товариство

У зв'язку з транспортною кризою, пов'язаною з аналізом результатів турецької компанії 1877–1878 рр., з особливою гостротою постало питання реорганізації залізничного господарства. На цей час уся залізнична мережа великої імперії була розподілена між казенними та акціонерними товариствами. До роботи приступила міжвідомча комісія на чолі зі членом Державної ради графом Е. Т. Барановим, яка повинна була виявити причини транспортної кризи – війна виявила нездатність приватних залізничних товариств забезпечити масове перевезення військової сили та військових вантажів до театру воєнних дій. Однією з причин незадовільної роботи транспорту була значна кількість невеликих за географічними розмірами й об'ємами перевезень залізничних товариств [227, с. 67; 49, с. 288; 328, с.22-24].

Представники Київсько-Брестської залізниці та Російського товариства пароплавства, торгівлі й Одеської залізниці звернулись до уряду з пропозицією щодо об'єднання своїх залізниць з метою скорочення експлуатаційних витрат, покращання руху й уникнення конкуренції. Умовою такого об'єднання вони вважали гарантію урядом прибутковості їх негарантованих акцій. При цьому виникло питання щодо приєднання до них Брестсько-Граєвської залізниці, як порівняно невеликої та невігідної для приєднання до інших залізниць [272].

План злиття був розроблений залізничним «королем» І. С. Бліухом і схвалений міністром фінансів. Негарантований акціонерний капітал цих залізниць був

замінений гарантованим на суму 50 млн кредитних руб. Облігаційний капітал був збільшений до 312,4 млн руб. Новому товариству був переданий, за рахунок скарбниці, додатковий рухомий склад і видана трьохмільйонна позичка в рахунок оборотного капіталу залізниць. Після свого створення Південно-Західні залізниці потрапили в міцну фінансову залежність від Петербурзького міжнародного комерційного банку, у веденні якого було до 90 відсотків поточних рахунків цього товариства, адже на чолі правління товариства Південно-Західних залізниць став І. С. Бліох, один з найбільших акціонерів Петербурзького міжнародного банку. До складу правління цього товариства входили інші банкіри – голова правління Петербурзького міжнародного банку М. М. Анциферов (з 1885 по 1894 рр.), члени Ради цього банку М. М. Суцов, Д. Ф. Кобеко та І. О. Вишнеградський, майбутній міністр фінансів [310, с. 189].

Височайше затвердженим 17 лютого 1878 р. Положенням Комітету міністрів, об'єднання цих залізниць було визнано вигідним у фінансовому, економічному та військових відношеннях і затверджено з гарантіями, але з умовою, що видана урядом гарантія не буде зразком для інших залізничних товариств. Новому товариству було дано назву «Південно-Західних залізниць» і 9 червня 1878 р. Царем затверджено статут товариства, згідно з яким акціонерний капітал отримав гарантію 5,1 відсотка. Перехід трьох доріг до товариства Південно-Західних залізниць починався з 1 липня 1878 р. по балансах трьох об'єднаних товариств із існуючими на кожній залізниці боргами та зобов'язаннями (додаток В 1).

Які фінансові вигоди могло принести об'єднання трьох залізничних ліній? По-перше, це зменшення витрат експлуатації на утримання центрального апарату. Потім – можливість мати великі, добре забезпечені сучасним обладнанням ремонтні майстерні, замість значної кількості невеликих із майже кустарним обладнанням. Великому підприємству простіше накопичити значний оборотний капітал, без якого неможливо вести перспективну господарську діяльність. І нарешті, можливість приведення до єдиних технічних вимог рухомий склад, організація пи-

тань безпеки руху та адміністративної структури органів управління та однакових вимог до них.

Товариство було зобов'язане постійно утримувати всю мережу залізниць і рух у справному стані, з метою задоволення всіх вимог експлуатації відносно безпеки руху, зручності пасажирів та безперервності руху вантажів, а також використовувати для опалення паровозів і парових машин винятково мінеральне паливо (вугілля) по першій вимозі міністерства шляхів сполучення. Якщо товариство за будь-яких причин не виконає цю або іншу вимогу міністра шляхів сполучення в установленій термін, то ця вимога приводилася до виконання розпорядженням міністра за рахунок фінансових можливостей товариства – всі затрати казни покривались товариством без заперечень. Всі проекти поверстного тарифу, класифікації вантажів, конвенцій із прикордонними залізницями правління товариство було зобов'язане представляти на затвердження міністра шляхів сполучення. Вища межа (максимум) тарифної платні у перші п'ять років після затвердження статуту товариства Південно-Західних залізниць не повинно було перевищувати прийнятого в статуті Головного товариства Російських залізниць [158] .

Після закінчення терміну перших п'яти років, а потім через кожні п'ять років уряд, якщо визнавав необхідним, проводив перегляд тарифних ставок і встановлював, при необхідності, новий максимальний тариф, враховуючи зміни в економічному житті держави. Для внесення змін міністр шляхів сполучення, за погодженням із міністром фінансів, отримував Царський дозвіл через Комітет міністрів, причому разом із поданням міністра пред'являвся і відгук товариства із цього питання. Це правило також стосувалось до перевезень мінерального палива, солі, худоби та за екстренні поїзди [356].

Південно-Західні залізниці після об'єднання мали сім кінцевих станцій (Київ, Одеса, Унгени, Єлизаветград, Волочиськ, Радзивілів, Граєво) і 9 вузлових (Роздільна, Бендери, Бірзула, Жмеринка, Козятин, Фастів, Ковель, Брест, Білосток) та займали територію біля 300000 квадратних верст з населенням 16 мільйонів чоловік. Як бачимо, залізничні колії товариства складали найкоротший шлях між

Чорним і Балтійським морями та мали велике стратегічне значення по вивозу хлібних вантажів у порти. Крім того більша частина мережі Південно-Західних залізниць розміщувалась в басейнах судноплавних річок Дніпра та Дністра, що впадали в Чорне море, і тільки північна ділянка головної лінії залізниць від Бреста до Граєвого перетинала річки другорядного значення, що впадали в Балтійське море [352].

Протяжність залізничних ліній новостворених Південно-Західних залізниць приведена у таблиці 5.1.

Таблиця 5.1

Протяжність залізничних ліній Південно-Західних залізниць

Назва залізничної лінії	Протяжність, верст
1	2
Одеська: від Одеси, через станції Роздільна, Бірзула та Жмеринка до Волочиська	516,54
Гілка від Одеси до Одеського порту та магазинів й до Куяльницьких сольових промислів	26,53
Від станції Роздільна через Бендери до р. Прут на стик із Румунською залізницею	210,07
Гілка від Бендер до Варницької пристані на р. Дністер	3,43
Від Бірзули до Єлизаветграда	268,53
Київсько-Брестська: від Києва через станцію Козятин до Жмеринки	254,00
Від станції Козятин через станцію Здолбунів до Бреста-Литовського	560,00
Від станції Здолбунів до Радзивилова	88,00
З'єднувальна гілка між станцією Брест Київсько-Брестської та станцією тієї ж назви Брестсько-Граєвської залізниці	2,00
Брестсько-Граєвська: від Бреста-Литовського через Старосільці до Прусського кордону біля містечка Граєво	199,27
Гілка від станції Старосільці до Білостока	3,19
Всього	2031,56

Дореволюційна наукова думка вважає початком створення Південно-Західних залізниць 25 червня 1878 р. – день, коли акціонери товариства зібрались у Києві на свої перші загальні збори [65, 144].

Злиття трьох товариств і з'єднання в одне ціле мережі магістральних ліній загальною протяжністю більше 2000 верст було визначною подією у галузі російської залізничної справи. Ця подія не могла не звернути на себе увагу громад-

ськості: у пресі того часу з'явилась низка статей, присвячених обговоренню значення злиття трьох залізниць і виявленню можливих наслідків для захисту інтересів населення, торгівлі та держави. Найбільш повно «за» і «проти» утворення товариства Південно-Західних залізниць були подані у статті під заголовком «Про злиття Одеської дороги з Київсько-Брестською і Брестсько-Граєвською», надрукованою в «Русских ведомостях» (1878 р. – № 47), а також у київській літературно-політичній газеті «Киевлянин» та одеській літературно-політичній і комерційно-довідковій газеті «Правда» й деяких інших виданнях за цей же рік.

Зауважимо, що в 1873 р. Бліохом була добудована Київсько-Брестська і закінчено будівництво Брестсько-Граєвської залізниці, що відкрило для південно-західних вантажів два нових шляхи за кордон: через Брест та Граєве до Кенігсберга і через Радзивілівську колію Київсько-Брестської залізниці до Австрії [273].

У цей час морський фрахт на хлібний товар до Лондона (основний продукт експорту до Англії) в Одесі в 2 рази, в Таганрозі в 2,5 разів, у Бердянську в 3–4 рази був дорожчим, ніж у Петербурзі та Ризі. Переваги Балтійського тяжіння стають ще більше привабливими в результаті тарифної політики залізниць. Залізниці балтійського прямування тримають більш низькі тарифи, ніж у чорноморському напрямку. Шляхом об'єднання в одне товариство Одеська, Київсько-Брестська і Брестсько-Граєвська залізниці шукали шляхи для уникнення взаємної конкуренції, що згубно діяло на їхні експлуатаційні результати роботи.

Відразу зауважимо, що І. Бліох, ставши головою правління Південно-Західних залізниць з 1879 р. перевів опалення паровозів з дров на кам'яне вугілля, яке в необхідних кількостях прибувало з Донецького басейну, що дало змогу підвищити вагову норму вантажних поїздів і прискорити рух пасажирських [196].

Одеське видання, спираючись на результати розгляду в Одеській Думі та записку, яку направлено Одеським комітетом мануфактур і торгівлі міністру фінансів Росії з приводу об'єднання трьох залізничних товариств робить аналіз впливу цього об'єднання на «одеську торгівлю з різних точок зору», особливо вказуючи на наслідки невдалої конкуренції портів Одеси і Кенігсберга. Із 45 млн пудів

хлібних вантажів, перевезених Одеською залізницею в 1873 р. у порти, в 1875 р. у неї залишилось тільки 19 млн пуд., решта перейшла на Київсько-Брестську. Причиною цього була різниця цін на фрахт суден на Балтійському, Чорному й Азовському морях і значне зниження тарифу, проведене І. С. Бліохом.

На Балтійському морі фрахт був дешевшим від чорноморського і, навпаки, ціна експортного хліба в одеських портах була нижчою, ніж у балтійських. Причиною цього, як вважав одеський Комітет торгівлі і мануфактур була у шкоді, яку завдавали Одеській залізниці Київсько-Брестська й особливо добудована І. Бліохом Брестсько-Граєвська залізниця.

Із Кенігсберга до Англії ближче, ніж з Одеси. За розрахунками одеського Комітету торгівлі та мануфактур різниця у фрахті на користь Кенігсберга складає 10 копійок з пуда, що дорівнює 300 верстам шляху. Відстань між Одесою та Кенігсбергом становить 1333 версти. Відповідно, вважали в Одесі, вантажі з 816,5 версти шляху повинні відправлятися в Кенігсберг, а з 516,5 версти – в Одесу.

Іншими словами, якщо Козятин Київсько-Брестської залізниці знаходиться від Одеси на відстані 464 версти, то відповідно вантажі, що прямують зі станцій Київсько-Брестської залізниці між Козятином і Жмеринкою, а також із частини станцій між Козятином і Брестом і з усіх станцій між Козятином і Києвом, повинні направлятися на Одеську залізницю в порти Одеси. В результаті того, що Бліох на своїх залізницях встановив тариф на Одесу дуже високим, а на Кенігсберг дуже низьким, вантажі вантажовідправникам було вигідно направляти до Кенігсберга, навіть проїхавши кілька сот «зайвих» верст. Необхідно зауважити, що в той же час до балтійських портів приходило значно більше вантажів у зворотному напрямку, відповідно менша кількість суден поверталась з баластом.

Отже, об'єднанням трьох залізниць зі створенням акціонерного товариства Південно-Західні залізниці в перспективі сприяли збільшенню експорту зерна, знижуючи економічні витрати на його транспортування, тобто роблячи його більш конкурентоздатним на ринках Європи.

Ще одне питання, яке викликало жваву дискусію в тогочасній пресі, це місце розташування Управління об'єднаних залізниць. Одеська Дума і Комітет торгівлі та мануфактур обґрунтовано вимагали від міністра фінансів розміщення управління нових залізниць в Одесі «для інтересів одеської торгівлі» [221].

Наприкінці червня 1878 р., після об'єднання зазначених двох залізниць із Київсько-Брестською в одне товариство, акції Брестсько-Граєвської залізниці котировались по 68 руб., Одеської – по 83 руб. 80 коп. У цей час експлуатація цих залізниць була організована настільки добре, що відношення витрат до валового прибутку складало, у середньому, по трьох залізницях у 1874 р. 70 %, у 1875 р. – 73 %, у 1876 р. – 76 %, тобто знизилось до 51 %.

Тобто, на час об'єднання трьох названих залізниць в одне товариство для власників акцій обставини складались як найкраще: акції котировались по високій біржовій ціні, а самі залізниці в цей час приносили значний прибуток.

Так, що з'єднання трьох залізниць в одне акціонерне товариство із гарантією урядом акціонерного капіталу обійшлося державній казні – одноразово в 16 мільйонів руб. і впродовж найближчих чотирьох із половиною років, після об'єднання, ще в 74550709 руб. кредитних [94, с. 46–48].

Отже, основною метою об'єднання Київсько-Брестської, Брестсько-Граєвської та Одеської залізниць були фінансово-економічні та військово-політичні чинники задля координації тарифної, науково-технічної, інвестиційної та іншої діяльності, розробка стратегії розвитку об'єднаних залізниць на довготривалу перспективу, відпрацювання нових методів управління, захист своїх економічних інтересів, організація централізованих закупівель однорідного рухомого складу, обладнання й інших матеріалів, ефективне використання локомотивів, схоронність вагонного парку, забезпечення безпеки руху.

5.2. Створення акціонерних Південно-Західних залізниць і оптимізація управлінських структур на залізничному транспорті

Україна належить до регіонів зі значним розвитком залізничного транспорту, на який припадає основна частина вантажообороту і перевезень пасажирів. Вивчення окремих питань історії залізничного будівництва, становлення залізничної мережі в кінці XIX ст., зокрема історії створення управління Південно-Західних залізниць, дозволяє глибше осмислити сучасний стан регіонального розвитку України та рівень досягнень транспортної науки [154; 155].

Система управління приватними та державними залізницями будувалась по вертикалі. За час будівництва залізничних шляхів окремі залізниці будувались за рахунок змішаного капіталу – приватного (акціонерного) та державного. В такому випадку держава, в особі міністерства фінансів, залишала за собою частину акцій, але в цілому залізниця залишалась приватною через те, що держава виступала не як власник, а як акціонер. Право власності належало акціонерному товариству. Статутом передбачалось, що ведення всього господарства покладалось на правління. Правління представляло залізничне товариство перед урядом, юридичними та фізичними особами.

Акціонери Одеської, Київсько-Брестської та Брестсько-Граєвської залізниць для обрання керівних органів товариства, з дозволу міністра фінансів, зібрались на своє перше зібрання, що було призначене на 13 годину 28 червня 1878 р. у приміщенні Комерційного клубу (Англійська набережна, 46) в Петербурзі.

Головою правління товариства Південно-Західних залізниць був обраний колишній голова правління Київсько-Брестської залізниці І. С. Бліох, його помічником у справі організації будівництва та керування товариством став і протягом багатьох років залишався І. А. Вишнеградський. Другим помічником Бліоха став Ф. Е. Фельдман, який як і на Київсько-Брестській залізниці виконував функції директора-розпорядника. Як писав у своїх спогадах С. Вітте, «всі ці члени нічого видатного з себе не представляли; більшість з них навіть не знала залізничної справи;

єдиний, хто з них знав справу, був старий Фельдман, що був раніше секретарем Ради Головного товариства Російських залізниць; людина це була дуже мила, освічена, ймовірно, єврейського походження, але він вже давно онімечився так, що значився як російський діяч».

На чолі Управління залізниці дав згоду стати управляючий Київсько-Брестської залізниці О. П. Бородін. Правлінням залізниці він був відряджений за кордон для вивчення існуючих там систем управління залізничним транспортом. Наприкінці 1878 р. по закінченні роботи комісії і повернення в Росію О. Бородіна було розроблено систему управління залізницями товариства, яка задовольнила правління і була затверджена. Тобто, маючи контрольний пакет акцій, голова правління І. Бліох практично стає власником всієї мережі Південно-Західних залізниць і активно призначає людей із найближчого оточення на ключові пости в новому товаристві.

Згідно зі статутом, який затвердив імператор Олександр II, управління справами товариства, ведення усієї облікової та звітної документації покладалося на правління з місцезнаходженням у Санкт-Петербурзі. Правління складалося з семи членів, які обиралися загальними зборами акціонерів, та двох членів від уряду (по одному з міністерств фінансів і шляхів сполучення) [153].

Крім того, військовий міністр мав право призначати до складу Правління свого представника у випадку, коли цього вимагали інтереси його відомства. З семи членів Правління, шість від акціонерів повинні були бути російськими підданими. Кожний член Правління при вступі на посаду зобов'язаний був надати особисто йому належні 100 акцій товариства (додаток В2).

Згідно з параграфом 54 статуту товариства Південно-Західних залізниць, члени від уряду призначалися до складу правління товариства з метою спостереження за відповідністю всіх прийнятих постанов і заходів правління та постанов загальних зборів акціонерів на відповідність загальним законам, статуту товариства і правил, встановлених для акціонерних товариств і залізниць, а також для сприяння правлінню залізниці у співпраці з урядовими закладами [361].

Члени від уряду несли відповідальність у межах загальної службової відповідальності за всі не опротестовані ними постанови загальних зборів, що суперечили загальним законам імперії, статуту товариства і правилам, встановленим для акціонерних товариств і для залізниць. Тобто, члени від уряду представлені в правлінні товариства Південно-Західних залізниць ніяким чином не могли впливати на «ограждение выгод» уряду, адже їхні протести потрапляли на розгляд загальних зборів акціонерів, яке майже серед усіх залізничних товариств, мало фіктивний характер. Майже у всіх випадках розвитку акціонерної форми управління залізничним товариством головний акціонер володів від $\frac{1}{3}$ до $\frac{1}{2}$ всіх акцій, що знаходились у приватних руках. За допомогою підставних акціонерів завжди отримував більшість голосів, вибираючи, таким чином, у члени правління людей, за допомогою яких всі питання вирішувались на його користь. Практично члени від уряду несли відповідальність тільки за неопротестовані ними рішення [94, с. 20–22].

Члени правління обирались на три роки. Після закінчення цього терміну вони вибували спочатку жеребкуванням, а потім по «давнині обрання». Крім членів правління загальні збори щорічно, на один рік, обирали чотирьох кандидатів, які заміщали членів правління у випадках їхньої хвороби або відсутності з якоїсь причини (коли в Правлінні залишалося менше п'яти членів) або вибуття когонебудь із правління. Всі кандидати мали право брати участь у всіх засіданнях із правом дорадчого голосу. Кандидат, який заміщав члена правління, одержував всі його права та обов'язки. У випадку відсутності членів правління від уряду їхні обов'язки відповідним міністром могли покладати на інших осіб. Обов'язки члена правління, вибраного акціонерами, могли припинятися достроково за постановою загальних зборів акціонерів, при оголошенні особи неспроможним боржником, заняття їм іншої посади в товаристві або прийняття від нього підряду, одержання права на пред'явлення до товариства яких-небудь «претензій» або звільнення на вимогу міністра шляхів сполучення. Члени правління обирали зі свого складу го-

лову. У випадку його відсутності або вибуття на його місце обирався інший член правління.

Крім правління загальні збори обирали ревізійну комісію в кількості п'яти членів із числа акціонерів, які не брали участі в управлінні справами товариства. Міністр шляхів сполучення мав право призначити в ревізійну комісію уповноваженого від уряду, що мав на засіданнях комісії право дорадчого голосу, але відносно її рішень міг вносити протест. На ревізійну комісію покладался розгляд річного звіту, балансу, всіх касових книг і документів правління з усіма до них додатками, будь-яких інших справ товариства. Висновок ревізійної комісії по внесеним на її розгляд справах передавався в правління, яке було зобов'язане зі своїми поясненнями винести його на рішення загальних зборів акціонерів.

При правлінні товариства Південно-Західних залізниць працювали наступні відділи:

1. Канцелярія. Відповідала за журнали та протоколи Ради Загальної присутності й загальних зборів акціонерів, справи про організацію управління, облігаційним капіталом, з'їзди представників залізниць, вела статистику подій і нещасних випадків.

2. Експлуатаційне відділення. Керувало справами по тарифних питаннях, конвенціями і договорами із російськими та іноземними залізницями з питань встановлення прямого сполучення, обміну вагонним парком та з інших подібних питань.

3. Контора міжнародного сполучення займалась справами про закордонні конвенції, перепискою з іноземними залізницями з питань щодо перевезення та тарифікації вантажів.

4. Комерційне відділення займалось справами з перегляду тарифів, розрахунками між залізницями по перевезеннях.

5. Технічне відділення вело справи з будівництва нових залізничних відгалужень, станцій, платформ, поліпшення колійного господарства, замовляло рейки, бандажі до коліс, організувало випробування паровозів, вагонів та іншого обладнання, займалось будівництвом мостів, труб, водопостачанням.

6. Господарське відділення завідувало замовленнями будівельних матеріалів, рейок, верстатів, паливно-мастильних матеріалів, проектами та кошторисами договорів.

7. Кошторисне відділення займалось справами по обміну та оплаті акцій, купонів, дивідендними розрахунками з урядом та банками, позичками по хлібних вантажах, звітами по пенсійних касах.

Крім зазначених відділень, працювало відділення по відчуженню земель, юридична та лікарська частини [293].

Безпосереднє керівництво технічною частиною експлуатації залізниці статут покладав на управління залізниці, яке повинне було складатись із осіб, призначених правлінням товариства та затверджене у запропонованих правлінням посадах міністром шляхів сполучення. Господарська діяльність управління залізниці регламентувалась спеціальною інструкцією, затвердженою загальними зборами акціонерів.

Управління Південно-Західних залізниць знаходилось у Києві. Спочатку воно розташовувалось в будинку пасажирського вокзалу, а потім в орендованих будинках на вулицях Олексіївській (нині Репіна) і Кузнечній (тепер Антоновича). А з 1889 р. – у побудованому будинку на вулиці Театральній (Лисенка).

Відповідальність за стан справ і розпорядження справами були покладені на управляючого залізницями і його найближчих помічників, начальників служб, що діяли через начальників відділень руху й начальників ділянок з ремонту колії та тяги. При управляючому залізницями існувала Рада, що складалась із начальників служб і осіб, тимчасово відряджених правлінням товариства Південно-Західних залізниць. На розгляд Ради виносились найважливіші питання, що не вимагали швидкості виконання. Тут же обговорювалися питання, що відносились до компетенції кількох служб. Рада мала тільки дорадчий характер. У випадку незгоди управляючого залізницями з більшістю він виносив питання на розсуд правління товариства. Управління товариства акціонерних Південно-Західних залізниць складалось із шести служб: ремонту колії та будинків, тяги, рухомого складу й майстерень, руху, те-

леграфу, комерційної й матеріальної. Крім того, був загальний відділ, до складу якого входили: канцелярія начальника залізниць, головна бухгалтерія, юридична частина, лікарсько-санітарна служба, училищний відділ і відділ статистики подій. В адміністративному відношенні мережа Південно-Західних залізниць була розподілена по службі колії на 4 відділення й 31 ділянку; по службі руху – на 11 відділень; по службі тяги – на 11 ділянок тяги; по матеріальній службі – на 5 ділянок палива; по лікарсько-санітарній службі – на 29 ділянок [82].

Статутом залізниць було передбачено пониження провізної плати тільки в тому випадку, якщо дивіденди по акціях будуть не менше 3 % понад гарантованих 5 %, тобто складати не менше 8 % із загального акціонерного капіталу. У цьому випадку товариство було зобов'язане провести, за вимогою уряду, відповідне зниження провізної плати переважно на предмети харчування та сільського господарства. При перевезенні худоби товариство Південно-Західних залізниць діяло за правилами і тарифами, встановленими урядом, при чому воно було зобов'язане переобладнати частину товарних вагонів за вказівкою міністра шляхів сполучення.

Перевезення військових і морських чинів, які відправлялись окремо або командами, різного роду військового майна, коней, обозів, амуніції, артилерії та різних військових припасів, а також арештантів з їхнім майном провадилось товариством за зниженим тарифом, зі знижкою 75 % проти діючого граничного тарифу. Безплатно перевозилась тільки поштова кореспонденція, посилки із супроводжуючими їх посадовими особами. Для цього товариство виділяло в кожному окремому пасажирському поїзді частину пасажирського вагона довжиною до трьох сажень [359].

Урядовий контроль за роботами, що проводились на залізницях, а також експлуатаційна робота залізниць або окремих дільниць підпорядковувалась нагляду міністерства шляхів сполучення. Для цієї мети було створено урядову Інспекцію, що діяла на підставі відповідних законів та інструкцій, затверджених міністерством шляхів сполучень. Для контролю за правильністю надходження прибутків та здійснення витрат товариства по виконанню зазначених робіт та експлуатаційної ро-

боти уряд направляв відповідних спеціалістів і щорічно призначав комісію із членів від міністерства шляхів сполучення, фінансів, Державного контролю для перевірки облікових книг правління, дій правління, звітів щодо правильності висновків останніх і відповідності витрат із затвердженими кошторисами. Виявлені порушення, за вимогою урядової Інспекції або міністерства шляхів сполучення негайно підлягали усуненню, а винні особи за вимогою міністра шляхів сполучення негайно звільнялись [153; 359].

І. С. Бліох, як голова правління, був занепокоєний станом земляного полотна на новостворених залізницях. Внаслідок пошкодження насипу земляного полотна між станціями Вінниця і Тюшки пасажирський рух на Жмеринській дільниці проводився з пересадкою на 214-й версті, а вантажний рух був зовсім припинений до виправлення ситуації. В результаті, вантажі, що вже знаходились у дорозі були затримані, а на північ від Жмеринки зовсім до перевезення не приймалися [69].

Новостворене правління активно сприяло проведенню робіт щодо покращання верхньої будови колії. Важко собі уявити ту різнокаліберність рейок, при якій у 1878 р. довелось Південно-Західним залізницям починати свою діяльність. На головних шляхах можна було протягом 100 верст зустріти рейки від 20 фунтів до 24-х у погонному футі, залізні та сталеві, найрізноманітніших профілів, російського та іноземного виробництва. І. С. Бліох увесь час неухильно тримався думки про необхідність збільшення ваги рейок до 28,5 фунтів у погонному футі для того, щоб привести верхню будову залізниці у відповідність із усе зростаючими вагою рухомого складу та швидкістю руху поїздів. Кардинальне оновлення всього колійного господарства Південно-Західних залізниць було проведене Бліохом за рахунок скарбниці: із 153 млн рублів облігацій, випущених товариством до 1 січня 1886 р., на ці заходи Державний банк, за рахунок казначейства, викупив облігацій на 111 млн 650 тисяч рублів, або майже 73% [120, с. 77].

Незважаючи на борги перед урядом, правління товариства Південно-Західних залізниць прийняло рішення побудувати та побудувало в Одесі пасажирський вокзал вартістю більше мільйона рублів. На час будівництва товариство

заборгувало уряду за 4,5 роки – враховуючи від дня створення станом на перше січня 1883 р. – 33822170 руб. металевих по недоїмках платежів за облігації, які уряд залишив за собою; 4219466 руб. кредитних по гарантії акцій і облігацій, реалізованих товариством і 22267342 руб. металевих і 15181976 руб. кредитних по позиках та позичках. Тобто, в середньому 16557000 руб. кредитних щорічно [94, с. 30–31].

У своїх спогадах Вітте, який свого часу розраховував у новому товаристві отримати посаду начальника служби руху, писав: «Таким чином, довелось об'єднати три Управління: Управління Одеської залізниці (яке знаходилося в Одесі), Управління Київсько-Брестської залізниці (що знаходилося в Києві) й Управління Брестсько-Граєвської залізниці (що знаходилося в Білостоці). У таких випадках завжди опиняються зайві діячі. Оскільки я був начальником руху Одеської залізниці, то я міг би зайняти місце начальника руху Південно-Західних залізниць, але оскільки на чолі всієї справи Південно-Західних залізниць став банкір Бліох, який раніше був керівником Київсько-Брестської залізниці, то він і надав місце начальника руху Південно-Західних залізниць Данилевичу, який був начальником руху Київсько-Брестської залізниці. Мені ж запропонували місце начальника експлуатаційного відділу Південно-Західних залізниць – в Петербурзі». І далі: «Бліох зробився головою правління Південно-Західних залізниць тому, що: володів більшістю акцій трьох залізниць, які злилися і склали Південно-Західні залізниці. Оскільки він жив у Варшаві, то займатись систематично справами в Петербурзі він не міг, а тому віце-головою правління Південно-Західних залізниць, який, власне кажучи, головував на всіх засіданнях, вів справи і, по суті, був головою всієї справи, він призначив директора Технологічного інституту, Івана Олексійовича Вишнеградського, який раніше був, як би, повіреним Бліоха в Петербурзі і був цілком, можна сказати, його прикажчиком. Це саме той самий Вишнеградський, який потім зробився міністром фінансів і був моїм попередником, як міністр фінансів» [59].

Вітте не забув такого ставлення до себе з боку Бліоха. Коли у 80-х роках Росія зробить крутий поворот до монополізації й одержавлення залізниць, колишній

підлеглий Бліоха, а тепер міністр фінансів С. Вігте, блискуче та повчально проведе викуп Південно-Західних залізниць у державну казну [362].

Таким чином, створення і функціонування управління Південно-Західних залізниць сьогодні можна розглядати, з одного боку, як джерело для вивчення історії розвитку вітчизняного залізничного транспорту [178], а створення акціонерних Південно-Західних залізниць – як пошук міністерством шляхів сполучення раціональної структури управління залізничним транспортом.

Діяльність правління Південно-Західних залізниць з покращання фінансового стану товариства на першому етапі їх становлення та розвитку можна проаналізувати за показниками валових зборів, наведених у таблицях 5.2 та 5.3.

Таблиця 5.2

**Валові збори товариства Південно-Західних залізниць
за липень 1878 р., тис. руб.**

Отримано від перевезень	По Київсько-Брестській Дільниці		По Одеській Дільниці		По Брестсько-Граєвській дільниці	
	1878 р.	1877 р.	1878 р.	1877 р.	1878 р.	1877 р.
Пасажирів	153,340	247,449	204,199	354,010	14,627	15,256
Багажу	9,211	12,903	16,017	25,645	976	906
Товарів великою та малою швидкістю	679,642	760,912	655,598	675,371	88,302	135,054
Різні збори	28,357	30,046	74,111	33,005	8,208	2,343
Усього	870,552	1,051,311	949,836	1,088,033	102,114	153,350
Менше В 1878 р.	180,759	-	138,197	-	51,446	-

Таблиця 5.3

**Валові збори товариства Південно-Західних залізниць
за жовтень 1878 р., тис. руб.**

Отримано від перевезень	По Київсько-Брестській дільниці	По Одеській дільниці	По Брестько-Граєвській дільниці	Всього	
Пасажирів	365,757	287,329	15,764	668,851	
Багажу	11,003	17,799	1,126	29,928	
Вантажів великою та малою швидкістю	778,675	947,532	142,406	1,868,614	
Різні збори	19,907	126,539	3,896	150,842	
Всього за жовтень 1878 р.	1,175,342	1,379,200	168,182	2,717,736	
За той же час у 1877 р.	1,144,390	1,051,211	243,647	2,433,250	
Порівнюючи з 1877 р.	більше	30,952	327,988	-	278,486
	менше	-	-	80,454	-

Через порівняння даних таблиць 5.2 та 5.3 валового збору товариства Південно-Західних залізниць за липень і жовтень 1878 р., можна зробити висновок, що за короткий час діяльності новоствореного правління залізниць щодо покращання роботи об'єднаних залізниць відбулось до збільшення фінансових надходжень приблизно у 1,3 рази.

Наприкінці 1879 р. міністерство шляхів сполучення, вважаючи, що перехідний етап створення нового товариства закінчено, запропонувало правлінню наблизити систему управління Південно-Західними залізницями до загального типу управління, який існував на російських залізницях.

5.3. Безпека руху на перших вітчизняних залізницях у другій половині XIX ст.

Катастрофи та аварії з поїздами як явища, що виходять за межі нормального процесу роботи залізничного транспорту, вимагають всебічного глибокого аналізу та вивчення, адже перевезення пасажирів і вантажів повинні виконуватись в умовах абсолютної гарантії безпеки, заснованої, насамперед, на особливій пильності й увазі з боку залізничного службового персоналу, на правильних і чітких їхній діях. На жаль, на початковому періоді експлуатації залізничного транспорту більшість аварійних випадків не аналізувались, залишились не вивченими, не достатньо висвітленими в службових циркулярах і причини, що викликали їх, тривалий час залишались не усунутими.

Поїзд, перебуваючи у русі, повинен бути забезпечений належними умовами для безпечного проїзду. Цього вимагають закони фізики: більша маса тіла рухається з відносно більшими швидкостями по визначеному, твердо встановленому рейковому шляху й миттєва зупинка поїзда перед перешкодою на цій колії або об'їзд перешкоди просто неможливі. Тому залізнична колія перед поїздом повинна бути вільною до найближчого зупиночного пункту, де поїзд або затримується, або одержує дозвіл на подальший рух.

На ступінь безпеки руху перших вітчизняних залізниць впливали фактори:

- конструктивний стан верхньої будови колії, штучних споруд і рухомого складу;
- стан технічних споруд залізниці та її пристроїв, що повинні цілком забезпечувати безпеку руху поїздів при найбільшій встановленій швидкості. А саме: при неналежному утриманні та нагляді за станом верхньої будови колії кожна її частина, кожен болт, кожен костиль, кожна гайка представляла собою пряму небезпеку для руху поїздів. Рухомий склад, що обертається на залізниці, повинен також утримуватися у технічно справному стані і, взагалі, завжди бути в такому стані,

щоб користування ним було цілком безпечно при найбільшому дозволеному навантаженні та встановленій швидкості руху.

На початковому етапі експлуатації залізничного транспорту катастрофи та аварії з поїздами у більшості випадків відбувались з вини таких категорій працівників залізничного транспорту: паровозних і кондукторських бригад, технічно-розпорядчих агентів, складачів поїздів, агентів дистанції колії, інструкторського персоналу та деяких інших категорій працівників залізниці.

Їхня провина обумовлювалась, головним чином, у: а) незнанні та невиконанні правил технічної експлуатації (ПТЕ) залізниць; б) свідомому невиконанні цих правил; в) недбалому та неточному виконанні (ПТЕ); г) сні на чергуванні; д) перебуванні на роботі у нетверезому стані; е) невиконанні розпоряджень адміністрації; є) недбалому виконанні розпоряджень адміністрації і самовільному залишенні робочого місця; ж) через інші порушення вимог посадових інструкцій.

Аварійність на перших залізницях з вини службового персоналу відбувалась як у робочий час працівника, так і при перебуванні на службі понад нормований час, причому, за останньої умови, вона становила порівняно незначний відсоток, більшість катастроф та аварій виникали в умовах нормального робочого дня та нормально облаштованих робочих місць [146, с.202-223].

Причини порушень умов безпеки руху на початковому етапі експлуатації залізниць можна класифікувати на категорії:

- 1) повне незнання чи недостатнє знання або розуміння обов'язків (як треба діяти у даному випадку і які дії при цьому будуть правильними або неправильними);
- 2) неможливість за даних умов виконати правильно або повністю те, що потрібно, і мимовільні помилки;
- 3) небажання виконувати вимоги, прописані в інструкціях, правилах, положеннях.

Значна кількість неправильних дій службовців, що стали причиною аварії або катастрофи, пояснюються винятково тим, що з боку працівників не було ви-

явлено професійного бажання виконати найпростішої умови безпеки (загальмувати вагони відчеплені при маневрах, відгородити небезпечне місце сигналами, при перестановці вагонів з однієї станційної колії на іншу переконатись, чи є на ньому достатньо місця, чи підкладено гальмівний башмак під останній вагон і т. д.) [173].

21 травня 1838 р., на Царськосільській залізниці сталась перша серйозна катастрофа з людськими жертвами. Під час проходження нічного поїзда з Павловська від нього відірвалась хвостова частина. Перед станцією Царське Село вона наздогнала поїзд і сильно вдарила у передні вагони. У результаті катастрофи загинули керуючий залізницею Фасман та обер-кондуктор Буш, 50 пасажирів одержали поранення.

Це була перша катастрофа в історії вітчизняного залізничного транспорту, а Фасман став першим залізничним високопосадовцем, який загинув. Для попередження подібних випадків були запроваджені додаткові сполучні ланцюги між вагонами, а для зв'язку кондукторів з машиністом уздовж всього складу поїзда були протягнені мотузки до паровозного дзвіночка [348, с. 135].

Розпорядженням Миколи I після цієї катастрофи було заборонено відправляти потяги з Петербурга до того, поки не прибуде поїзд із Царського Села, і навпаки. Таким чином, фактично вперше стало здійснюватись регулювання руху за допомогою як би єдиного паровозу. На перший погляд, дивні висновки можна пояснити станом соціально-економічних умов, за яких розвивалась залізнична техніка того часу і вказують, наскільки ще далекі були від залізниць ідеї застосування сигналізації для регулювання руху поїздів.

Отже, необхідно зазначити, що всі правила, інструкції, циркуляри, які стосуються безпеки руху поїздів, написані кров'ю жертв на залізницях минулих років. Гарантія безпеки руху на залізничному транспорті стала ґрунтуватись на положенні про те, що залізниці містять три основні елементи, які необхідно врівноважити: колію, рухомий склад і власне рух. Тобто, гарантія безпеки і повинна була виходити із цих трьох положень: перше – колія повинна бути вільною або розділеною за ви-

користання сигналів; друге – поїзди повинні складатись зі справного рухомого складу і бути забезпеченими достатньою кількістю гальм; третє – проміжок часу між поїздами повинен бути суворо визначеним. При належній організації все це, в остаточному підсумку, не могло не вплинути на безпеку руху поїздів у позитивному плані [112].

У додатку Д1 наведено порівняльні дані про події на залізницях за 1871–1872 рр.

Як видно із наведених даних, на всіх залізницях імперії у 1871 р. було 88 випадків катастроф і зіткнень поїздів. Їх причинами були пошкодження колії, пошкодження рухомого складу, помилки та необережності працівників залізниці. Постраждало 154 людей, з яких залізничників – 76, пасажирів – 78. З 78 пасажирів на одній тільки Одеській залізниці постраждало 35 чоловік, ще 22 чоловіки отримали травми на С.-Петербурзько-Варшавській залізниці.

У 1872 р. катастроф і зіткнень сталось 99, постраждало 83 людей, з них залізничних службовців 82 та 1 пасажир.

Випадки щодо перерви у русі поїздів, через пошкодження колії при катастрофах поїздів були в 1871 і 1872 рр. взагалі нечисленними; а самі ці перерви були нетривалими, рідко перевищували термін в одну добу.

Набагато частіше та незрівнянно триваліше бували перерви руху поїздів з інших причин, а саме: внаслідок пошкодження колії, розмиви полотна залізниць весняними водами і від сніжних заметів і протиправних дій населення.

Найтриваліша перерва у русі поїздів була у 1869 р. (16 жовтня) на Миколаївській залізниці через знищення пожежею трьох прольотів дерев'яного моста американської системи через річку Мсту. До моменту відновлення руху відбудованим мостом (у квітні 1870 р.), частина вантажів переправлялась через річку на конях, а більша частина була спрямована по Динабурзько-Орловській лінії, а пасажири пересажувались у поїзди, що відправлялись із протилежного^а берега Мсти.

Перерви у русі поїздів внаслідок розмиву полотна залізниць і пошкодження підвалин мостів весняними водами були особливо значні в 1871 р. 24 таких випа-

дків та пошкоджень стали причиною перерви руху до 10 днів на окремих залізницях, а на Орловсько-Вітебській залізниці пошкодження підвалин чотирьохсаженого металевого мосту на Волзі зупинило рух на 38 днів.

У 1872 р. перерви у русі поїздів внаслідок розмиву споруд весняними водами були незначними, терміном – до кількох годин.

Значні перешкоди для руху поїздів представляли заметілі та сніжні замети, особливо сильні в січні й лютому 1871 р. Від цієї причини страждав рух переважно на наступних залізницях: Одеській, Курсько-Азовській, Курсько-Київській, Орловсько-Вітебській, Моршанській, Московсько-Курській і С.-Петербурзько-Варшавській.

Із 33 випадків перерви в русі поїздів через сніжні замети, значна кількість перерв продовжувалась більше доби, інші ж: до 12 діб (на Курсько-Вітебській залізниці), до 17 діб (на Курсько-Азовській залізниці) до 19 діб (на Одеській залізниці). На Курсько-Азовській залізниці заносило снігом станційні будинки до даху та наметало замети вище паровозних труб.

Для захисту залізниць від снігових заметів встановлювались уздовж залізничного полотна дерев'яні щити в місцях найбільш ушкоджених заметами; але через недостатність такого захисту на багатьох залізницях з метою системного захисту від снігових заносів на залізницях було розпочато розведення живої загорожі та деревних насаджень з обох боків залізниці, чим досягався більш надійний захист від заметілі.

Випадків навмисного пошкодження колії та накладання на рейки різних предметів, що можуть привести до аварії чи катастрофи поїзда, відомо за 1871 р. 29, а за 1872 р. – 85. Майже всі ці випадки були виявлені вчасно, і жоден з них не мав серйозних наслідків для безпеки руху. Особи, винні у цих злочинах, залишились, здебільшого, не встановленими: у випадках їхнього виявлення, було з'ясовано, що злочин був зроблений без ясної свідомості про його наслідки та в нетверезому стані. По відомостях міністерства шляхів сполучень не було виявлено жодного свідомого наміру заподіяти катастрофу поїзду з метою пограбування.

Зменшення числа подібних злочинів, виявлених у 1872 р., необхідно віднести на рахунок посилення нагляду за залізницями, внаслідок чого дорожня обслуга почала інформувати про виявлені порушення, які не мали ніяких наслідків.

По відношенню до протяжності залізничної мережі, статистика нещасних випадків з людьми свідчить: у 1871 р. – один – на кожен 21 версту; у 1872 р. – один – на кожні 24 версти.

Більшість потерпілих, як видно з наведених у таблиці цифр, належали до числа залізничних службовців, тому природно, що основне число нещасних випадків з людьми припадає на ті залізниці, де відбувався найбільший рух. Найбільше число нещасних випадків з людьми було на таких залізницях (таблиця 5.4):

Таблиця 5.4

Нещасні випадки на залізницях

Назва залізниці	1871 р.	1872 р.
Миколаївська	71	81
С.-Петербурзько-Варшавська	73	44
Одеська	75	28
Московсько-Брестська	37	61
Московсько-Курська	63	33

У цей час не було жодних нещасних випадків на залізницях протяжністю менше ста верст. До цих залізниць відносились: Констянтинівська, Ливенська, Новоторзька та Ризько-Митавська.

Концесіонери будували залізниці в максимально короткі терміни – маючи тільки єдину мету: скоріше передати в експлуатацію збудовану залізничну лінію і приступити до будівництва нової. Урядовий контроль за якістю проведених будівельних робіт був слабким, технічні норми порушувались, зводилися дешеві дерев'яні мости, в колію укладали рейки, що могли витримати лише легкі склади поїздів. За свідченням С. Ю. Вітте, «дороги в 1870-е годы держались на живой нитке» [56].

Відомий економіст О. І. Чупров у 1878 р. в «Русских ведомостях» із приводу виконання височайше затвердженого положення Державної Ради про покарання за порушення безпеки залізниць і пароплавних сполучень писав: «Множество несчастных случаев проходит перед глазами каждого, не привлекая ничьего внимания! Редкий номер любой газеты обходится без повествований то о сходе вагонов с рельсов, то о столкновении поездов, то об увечьях, испытанных железнодорожным служащим или посторонним лицом». Особливо частими були катастрофи на Південно-Західних залізницях. Як писав вельможа-публіцист К. А. Скальковський (помічник директора Гірничого департаменту), комісії, що ревізували ці залізниці, знайшли масу всякого роду зловживань, із яких за найменше в XVII ст. варто було б «нещадно бити батогами», а на початку XVIII ст. – «досить позбавити живота» [103].

Професійні знання, досвід, навички ще тільки накопичувались – інструкції та вимоги до безпеки руху писались життями перших залізничників, колишніх селян. Тобто, в результаті недбалого ставлення до виконання службових обов'язків, через низьку технологічну дисципліну і технічну оснащеність залізниць, через недоліки у будівництві загальне число подій на вітчизняних залізницях продовжувало збільшуватись: у 1873 р. їх було зареєстровано – 720; у 1874 р. – 948. Загальне число постраждалих осіб під час цих подій дорівнювало: у 1873 р. – 782 чоловіка; у 1874 р. – 1045, із числа яких 398 загинули, 647 були поранені. Найбільша частка потерпілих припадала на долю залізничних службовців, із яких у 1874 р. загинули 201 і були покалічені 413 пасажирів у тому ж році загинуло 5 людей і було поранено 20 [320].

В останні роки, перед викупом акціонерних Південно-Західних залізниць у державну казну, статистичні викладки з питань безпеки руху поїздів мали такий вигляд: за 1893–1895 рр. на залізницях Російської імперії було зареєстровано 2356 випадків сходу рухомого складу з рейок, 1253 випадки зіткнення поїздів і 3711 інших випадків. Із загальної кількості сходу з рейок рухомого складу поїздів

(2356) на лінії відбулось 1474, на станціях – 882, у тому числі організованих поїздів – 1454, не організованих – 902.

Тяжкий характер виникнення більшості катастроф із поїздами пояснювався недостатньою кількістю гальмівних засобів, пристосованих для затримки та зупинки поїздів, що можна було усунути введенням на всіх, без винятку, потягах, непереривних гальм, які у той час застосовувались лише на швидких поїздах.

В той час елементи безпеки залізничного руху розподілялися за п'ятьма основними категоріями. А саме:

1. Роздільність колій відповідно до напрямлення руху. Ця система застосовувалась повністю лише на багатоколійних залізницях. У той же час переважна частина російських залізниць була одноколійною, причому перспектива будівництва другої колії була фінансово не виправданою через слабку прибутковість таких залізниць. Щодо станцій залізниць, то на величезній більшості їх також не існувало окремих головних колій для кожного напрямку руху, що викликало численні затримки в русі, з неминучим їхнім супутником – небезпечним зближенням поїздів. Усунення цих недоліків вимагало значних капітальних витрат.

2. Роздільність колій відповідно до спеціалізації. Цей елемент безпеки здійснювався при відповідній спеціалізації станційних пристроїв, тобто при належному розмежуванні функцій пасажирської та товарної служб. У той же час на більшості російських залізниць такої спеціалізації не існувало, але на вузлових станціях, що межували між собою (включаючи казенні), існувала нічим не виправдана господарська роздільність залізниць, для роботи виключаючи можливість встановлення належної технічної організації станцій. Незадовільний розвиток колійної інфраструктури станцій у свою чергу перешкоджало спеціалізації поїздів по напрямленням і роду. А без цього було неможливо забезпечити необхідну терміновість руху й організувати належне використання рухомого складу, адже коливання роботи поїздів у виконавчому графіку руху було періодичним, нерівномірним. Усунення зазначених недоліків також вимагало значних капітальних витрат.

3. Розмежування поїздів за визначеним простором. Цей елемент безпеки застосовувався повністю лише на тих залізницях, на яких головні колії, що використовувались для руху організованих поїздів, були розділені на відповідне число перегонів, роздільні колії яких були відгородженими постійними сигналами, що відкривались для пропускання кожного поїзду на перегін лише в міру звільнення останнього від інших супутніх або зустрічних поїздів. При цьому сповіщення суміжних роздільних пунктів відбувалось із максимальним виключенням із системи людського фактора, тобто процес проходив за механічним. У той же час, на російських залізницях майже винятково застосовувалось одне лише телеграфне сповіщення, що відкривало великі можливості, в негативному розумінні цього слова, для різних непорозумінь при відправленні поїздів на перегони. Система просторового розмежування поїздів (блокування) застосовувалась на декількох двоколійних залізницях, навіть на технічно оснащених столичній Миколаївській залізниці така система діяла лише на північній ділянці. Розпорядницькі центри великих станцій (не говорячи, про середні та малі) також були позбавлені засобів сповіщення, відсутність яких і породжувала, так звані, неправильні розпорядження агентів. Усунення зазначених недоліків вимагало значних капітальних витрат.

4. Огородження пунктів, що вимагали особливої обережності при підході до них поїздів. Цей захід здійснювався повністю тільки на тих залізницях, на яких стрілочні та інші переводи були приведені до системи механічного зв'язку із загороджувачами їх постійними сигналами. Причому конструкція апаратів унеможливувала одночасно дозвіл на рух двох і більше поїздів, що направлялись до того самого небезпечного пункту; дозвіл же на рух кожного поїзда окремо обумовлювався попередньою підготовкою та належним закріпленням по маршруту прямування поїзда, а також переводів. У той же час на російських залізницях механічний зв'язок стрілочних переводів і сигналів існував лише на деяких станціях, що слугувало головним поясненням, так званої необережної їзди машиністів. Усунення перерахованих недоліків також вимагало досить значних капітальних витрат.

5. Засоби затримки поїздів, які перебували у русі. Вони вимагали установки на поїздах приладів, що дозволяли використовувати одночасно гальма всіх вагонів. На російських залізницях (за прикладом німецьких) такі пристрої були обов'язковими лише на поїздах, швидкість яких доходила до 55 верст на годину, що на вітчизняних залізницях становило виняток. Адже більшість поїздів рухалась за використання ручних гальм, під охороною кондукторів, які на шляху прямування не мали між собою зв'язку. Таким чином, відсутність необхідного технічного обладнання на російських залізницях підказувала про цілком доречне широке застосування безперервних гальм як на пасажирських, так і товарних поїздах. Прийняття такого рішення цілком відповідало природному характеру вітчизняного залізничного господарства. Застосування цього заходу звело б більшу частину подій на залізницях тільки до випадків зупинок поїздів, тобто до простоїв технічних способів, що не порушували безпеки руху. Сукупність перерахованих технічних заходів зводила частку людської погрішності до мінімуму, але впровадження системи недоліків боротьби з проявами нещасних випадків у життя вимагало досить значних капітальних витрат.

У чому ж саме окреслювалась основна діяльність скасованої С. Вітте місцевої інспекції по контролю за безпекою руху? Позбавлена можливості сприяти дійсному поліпшенню справи через неможливість впливати на фінансування питань безпеки. Інспекція змушена, головним чином, пропогандувати та контролювати ідею посилення попереднього профілактичного нагляду, основним знаряддям якого була сувора регламентація всіх службових елементів діяльності залізничного господарства. В той же час рух на залізницях досягнув тих максимальних значень, при яких існуюче обладнання вже не відповідало ні інтенсивності, ні розмірам руху.

Якщо вважати збільшення інтенсивності руху мірилом технічної підготовки залізниць, то не можна не погодитися із правильністю твердження І. Гаріна, опублікованого в одному із номерів «Нового Времени», що гарячка товарного руху (що порушує паралельно і правильність пасажирського руху) є результатом поганої організації нашої хлібної торгівлі, що викликає періодичне захаращення доріг

і станцій зі звичайними їхніми наслідками: недостатнім ремонтом рухомого складу та перевтомленням залізничних службовців.

На жаль, у Російській імперії не вживались заходи до активного розповсюдження відомчих статистичних даних про технічну оснащеність залізниць і про всі залізничні події, що надавало міністерство шляхів сполучення, як це було прийнято в Англії. Ці публікації могли пролити світло на об'єктивні причини залізничних аварій і, що головне, не залишили б місця громадській думці для різних, інколи фантастичних, припущень про фактичний стан справ із безпекою руху на рейкових шляхах сполучення [266].

Одним із найважливіших документів, що регламентував безпеку руху потягів у другій половині XIX ст., були «Правила технічної експлуатації залізниць», які встановляли основні положення з технічної експлуатації сталевих магістралей і порядок дій працівників доріг при їхній експлуатації, основні розміри, норми утримання найважливіших споруд, пристроїв і рухомого складу та вимоги, що пред'являються до них, систему організації руху поїздів і принципи сигналізації. Створенню таких правил у кінці 70-х рр. XIX ст. передувало введення низки нормативно-технічних документів, заснованих на досвіді експлуатації перших залізниць і наукових роботах у цій галузі [173].

До перших наукових праць у цій галузі можна віднести дослідження «Експлуатація залізниць» інженера шляхів сполучення О. Шишкова (1877 р.), у другій частині якої викладено заходи безпеки та правила руху поїздів. У передмові Шишков писав: «Дотепер російською мовою не було твору, що цілком охоплював залізничну справу, економісти розглядали її з погляду політичної економії, військові люди – з військової точки зору, технічна ж сторона і відношення її до двох перших залишалась недоторканою. Ми пропонуємо нашу працю для майбутнього заповнення цього пробілу». У книзі викладено заходи з безпеки руху, швидкості та правила руху поїздів і порядок їхнього формування, розглянуто ступінь відповідальності залізниць.

Кількість нещасних випадків із пасажирями у відношенні до числа перевезених пасажирів була такою (таблиця 5.5):

Таблиця 5.5

**Кількість нещасних випадків із пасажирями
у відношенні до числа перевезених пасажирів**

Роки	Кількість верст залізниць	Кількість перевезених пасажирів	Кількість нещасних випадків із пасажирями	Відношення випадків до числа кількості перевезених пасажирів
1865	2901	6150979	2	1 на 300000
1866	4216	7669278	70	1 на 109561
1867	4787,5	8868381	40	1 на 227710
1868	6562,3	10013611	12	1 на 834468
1869	7675	11997530	17	1 на 705737
1870	10831	15000764	33	1 на 454568
1871	12788	17755965	96	1 на 184957
1872	13810	21504187	27	1 на 796451

Із таблиці можна зробити висновок, що в перші роки роботи залізничного транспорту та продовження його активного будівництва в Російській імперії в період із 1865 по 1872 рр., середня кількість нещасних випадків з пасажирями становила: 1 на 788431 перевезених залізничним транспортом людей. У наведеній таблиці не враховані нещасні випадки з працівниками (агентами) залізничного транспорту. В таблиці 5.6 наведено відношення нещасних випадків до числа службовців (агентів) і до кількості перевезеної поклажі, беручи вагу пасажирів за 4 пуди.

Таблиця 5.6

Кількість нещасних випадків до числа службовців (агентів) і до кількості перевезеної поклажі, беручи вагу пасажирів за 4 пуди

Роки	Кількість верст залізниць	Кількість перевезеної поклажі	Кількість випадків з агентами	Відношення до кількості випадків	Відношення до перевезен. поклажі	Число верст на випадок
1865	2901	335042856	97	1:219	1:454050	29
1866	4216	263413077	128	1:37	1:2140756	32
1867	4787,5	353070831	132	1:221	1:267777	36

1868	6562,3	411277490	198	1:191	1:2077154	33
1869	7675	508992153	313	1:138	1:1607003	24
1870	10831	615839686	305	1:102	1:2019146	35
1871	12788	812719709	332	1:105	1:2447950	38
1872	13810	860959373	400	1:119	1:2152398	34

Із таблиці 5.6 видно, що кількість нещасних випадків із агентами залізниць майже постійно збільшувалась, тобто працівники залізниці при виконанні посадових обов'язків порушували вимоги техніки безпеки. Робітники, перебуваючи на коліях, не слухали свистків машиністів, поїзні агенти сідали в вагони на ходу поїзда тільки для того, щоб не пройти кілька зайвих метрів, складачі поїздів, зчіплювали вагони, на ходу, без зупинки поїзда, піддаючи таким чином своє життя небезпеці тільки для того, щоб скоріше закінчити роботу.

Питання відповідальності залізниць за каліцтво або смерть пасажира згідно із тогочасним законодавством не було врегульовано. На європейських залізницях в цей час діяли страхові компанії, що страхували життя (Англія), або це питання було врегульоване на законодавчому рівні (Швейцарія) [370].

В інших наукових працях того часу, зокрема в статті інженера Південно-Західних залізниць М. О. Демчінського «Практика служби руху», вперше в технічній літературі було запропоновано класифікацію маневрової роботи, показані норми довжини маневрового району, що було встановлено шляхом спостереження. У роботах інженера Л. М. Леві «Розрахунок нормального складу поїздів залежно від сили паровоза, профілю колії і середньої швидкості руху», наведені рекомендації зі збільшення пропускної і провізної спроможностей одноколійних залізниць.

Таким чином, у кінці XIX ст. в Російській імперії на основі накопиченого досвіду назріла необхідність у підготовці та затвердженні єдиних правил технічної експлуатації залізниць загального користування. Розробка правил технічної експлуатації продовжувалася протягом багатьох років і велась по окремих службах. Узагальнені Загальним зібранням по службах руху, колії, рухомого складу і тяги Правила були видані у 1898 р. під назвою «Правила технічної експлуатації залізниць, відкритих для загального користування», які склалися з розділів:

1. Загальні підстави для технічної експлуатації залізниць.
2. Утримання та охорона колій і споруд.
3. Утримання рухомого складу та користування ним.
4. Рух поїздів.

Надалі ці правила видавались для окремих доріг, причому великим шрифтом друкувався текст ПТЕ, затверджений МШС, а дрібним шрифтом – додаткові, залежно від місцевих умов, розпорядження та правила. ПТЕ зразка 1898 р. відображали ту строкатість, яка була характерною для залізниць царської Росії. Правила містили дуже загальні вказівки, і коли справа стосувалася питань забезпечення безпеки руху поїздів, вони обмежувались посиланнями на окремі розділи [17].

До найбільш відомих вітчизняних залізничних катастроф відносяться аварія із царським поїздом на Курсько-Харківсько-Азовській залізниці та Тилігульська катастрофа. Всі вони так або інакше пов'язані із діяльністю Сергія Юлійовича Вітте.

17 жовтня 1888 р. російський телеграф повідомив термінову звістку: на 277-й версті від Курська відбулася аварія імператорського поїзда, в якому цар Олександр III із сім'єю повертався з Криму. Подія трапилася біля залізничної станції Борки Курсько-Харківсько-Азовської залізниці в декількох десятках кілометрів на південь від Харкова. У той день була погана погода через ожеледицю. Дільницю Таранівка–Борки, на якій зазнав аварії царський потяг, ще влітку 1888 р. було визнано аварійною, тому машиністам було рекомендовано здійснювати повільну їзду. Цей відрізок шляху було впроваджено в експлуатацію всього за два роки до аварії, проте його уклали з перевищенням допустимого кута нахилу, насипали менше норми баласту, що зумовило постійне осідання й розмивання насипу дощами. Будували квапливо, шпали клали слабкі, які за два роки подекуди зовсім прогнили та розсипалися. Правда, перед проходом імператорського поїзда баласт підсипали, а шпали замінили, але не новими, а знятими з іншої дільниці шляху. Важкий царський потяг на величезній швидкості (60 верст на годину), з дуже нестійким ведучим паровозом створював сильний бічний тиск на рейки. Паровоз зійшов з рейок, масивні царські вагони розчавили більш легкі, що знаходилися перед ними.

На зруйнований вагон-їдальню повинні були наїхати наступні за ним вагони, але два ближніх до нього розвернулися на міцних рейках упоперек, утворивши барикаду. Проте наступний удар був настільки сильним, що проламав вагонну стінку, а в пролом на укіс земляного насипу викинуло малолітню княжну Ольгу. Дівчинка залишилася неушкодженою. Князя Михайла витягли з-під вагонних уламків солдати, їм допомагав імператор. У всьому поїзді вціліло лише п'ять вагонів. Під час аварії загинула 21 людина і 37 було поранено [352].

Ось що згадував у своїх мемуарах про передумови, цієї катастрофи, С. Ю. Вітте: «Розклад імператорських поїздів складало звичайно міністерство шляхів сполучення без усякого погодження й участі управляючих залізницями. Я вчасно одержав розклад, по якому поїзд із Рівного до Фастова повинен був йти певну кількість годин, причому протягом конкретного часу цю відстань міг пройти тільки легкий, пасажирський. В той же термін у Рівному раптом з'явився величезний імператорський поїзд, складений із великої кількості важких вагонів... Оскільки такий поїзд, і до того ж із такою швидкістю, яка була призначена, не тільки не могли везти не лише один пасажирський, але навіть і два пасажирських паровози, то потрібно було везти його двома товарними паровозами...

Тим часом, швидкість було призначено таку, з якою прямують пасажирські поїзди. Тому для мене є зовсім зрозумілим, що в кожному мить може трапитися нещастя, тому що, якщо товарні паровози йдуть з такою швидкістю, то вони відчутно розхитують колію, і якщо в якому-небудь місці колія не цілком міцна, то паровози можуть вивернути рейки, унаслідок чого поїзд може потерпіти катастрофу...

Я представив розрахунки, із яких було зовсім ясно, що при експлуатації наших російських колій – з порівняно легкими рейками, при наших дерев'яних шпалах (за кордоном вони металеві), при нашому баласті (у нас баласт піщаний, у той час, коли за кордоном майже скрізь баласт із щебінки) – колія, природно, є нестійкою. Я писав у рапорті, що брати на себе відповідальність за рух імператорського поїзду в таких умовах я не маю наміру...

Коли я входив на станцію, то помітив, що усі на мене косяться... підходить до мене генерал-ад'ютант Черевин і говорить: «Государ імператор наказав передати вам, що він дуже незадоволений їздою по Південно-Західних залізницях. Вийшов сам імператор, що чув, як мені Черевин це передає. Тоді я намагався пояснити Черевину те, що вже пояснював міністру шляхів сполучення. У цей час государ обертається до мене і говорить: «Та що ви кажете! Я на інших залізницях їжджу, і ніхто мені не зменшує швидкість, а на вашій дорозі не можна їхати просто тому, що ваша дорога жидівська». (Це натяк на те, що головою залізничного правління був єврей І. С. Бліох.) Звичайно, на ці слова я імператорові нічого не відповів, змовчав.

Потім, з цього питання вступив зі мною в розмову міністр шляхів сполучення, який мав ту ж саму думку, як імператор. Звичайно, він не говорив, що дорога жидівська, а просто говорив, що ця залізниця перебуває не в порядку, унаслідок чого їхати швидко не можна. Тоді я не витримав і сказав міністрові шляхів сполучення: «Знаєте, Ваше превосходительство, нехай роблять, як хочуть, а я государеву голову ламати не хочу, тому що закінчиться це тим, що ви в такий спосіб государеві голову зламаєте». Імператор чув моє зауваження, звичайно, був дуже незадоволений через мою зухвалість, але нічого не сказав...» [53, с. 247–260].

Результат цієї катастрофи був таким: через якийсь час міністр шляхів сполучення Посьєт повинен був вийти у відставку; Барон Шернваль (інспектор) також був змушений вийти у відставку й оселитися у Фінляндії; Сергія Юлійовича Вітте було переведено до столиці – Петербурга, де почалась його кар'єра як державного діяча.

Катастрофа на Тилігульському насипу. Тилігульська катастрофа – найбільша залізнична катастрофа в царській Росії. Аварія сталася 24 грудня 1875 р. із товарно-пасажирським поїздом, на 186-й версті перегону Балта–Бірзула, приблизно в 6 верстах від Балти і на відстані 186 верст от Одеси на Тилігульському насипу, висотою до 12 сажнів (майже 45 метрів). Товарно-пасажирський поїзд, що перевозив, в основному, новобранців для поповнення 14-ї дивізії, після тривалої зупинки на станції Балта був відправлений з маневровим паровозом (єдиним екіпірованим і при-

датним на той момент у Балті) на перегін Балта–Бірзула. Незадовго до цього колійний майстер вирішив замінити гостродефектну рейку на Тилігульському насипу (спорудження висотою близько 45 метрів, розташоване в кривій із підйомом). Про поїзд № 5 він швидше за все не знав, і правильно огоротив місце проведення робіт тільки з боку Бірзули.

Поїзд прямував зі швидкістю 20–25 верст на годину в умовах сильної замітлі. Машиніст не побачив червоного прапора, але, помітивши попереду робітників і розібрану колію, дав контрпару та став сигналізувати кондукторам щодо гальмування. Кондукторська бригада на поїзді була скороченою, тож ефективного гальмування не вийшло.

Паровоз в'їхав на розібрану дільницю, зійшов з рейок і впав з насипу, тягнучи за собою вагони. Пасажирські вагони падали один на одного, ламаючись. Зверху на них впали вантажні вагони, які стояли в хвості поїзда, в одному з яких, ймовірно, була нафта або гас. На уламках вагонів виникла сильна пожежа. Загибло 70 людей, поранених було 120, із них 50 – важко [317]. С. Вітте писав: «...для удовлетворения общественного мнения требовалось, чтобы козлами отпущения были лица наиболее высокопоставленные. Кто же были эти лица? Конечно, прежде всего адмирал Н. М. Чихачев, как директор «Русского Общества Пароходства и Торговли» и Одесской железной дороги, получавший очень большое содержание и носивший мундир адмирала Свиты Его Величества, а затем я» [53, с. 128]. Вітте, у цей час працював на Одеській залізниці начальником служби руху, його подальшу долю врятували від суворого покарання події, що розгорнулись на театрі воєнних дій.

5.4. Розв'язання соціальних і кадрових питань на залізничному транспорті

Кадрова політика – один із пріоритетних напрямів діяльності транспортного підприємства, що здійснюється з метою розвитку та удосконалення всього трудового потенціалу залізниці. Вона спрямована на оптимальний підбір і розміщення кадрів, розвиток і використання їх професійного та особистого потенціалу, підтримку необхідного кваліфікаційного складу фахівців на всіх рівнях управління залізницею і її структурними підрозділами. Структурні перетворення, що відбуваються на залізничному транспорті, мають за мету не тільки підвищити ефективність роботи залізниць і створити ефективне конкурентне середовище для залізничних перевезень, але і зберегти необхідний рівень державного планування, регулювання та контролю, в тому числі у сфері кадрової політики. Соціально-економічні умови, а також перетворення, проведені державою, визначають зміст кадрової політики державних підприємств, зокрема, на залізничному транспорті, що становить основу транспортної інфраструктури країни і відіграє важливу соціальну роль у суспільстві [46].

Першим вищим навчальним закладом у Російській імперії була Київська академія, заснована на початку XVII ст. У XIX ст. вищими загальноосвітніми навчальними закладами були університети – до кінця століття в царській Росії (без Фінляндії) існувало 9 університетів: Петербурзький, Московський, Юр'ївський (колишній Дерптський), св. Володимира в Києві, Новоросійський в Одесі, Харківський, Варшавський, Томський і Казанський.

Перший транспортний вищий навчальний заклад – Інститут Корпусу водних і сухопутних сполучень (з 1810 р. – Інститут Корпусу інженерів шляхів сполучення) був відкритий у 1809 р. у Петербурзі. Саме цей навчальний заклад поклав початок вищій залізничній освіті в царській Росії [186, с. 134].

У 1896 р. було відкрито другий вищий навчальний заклад по підготовці інженерів залізничного транспорту – Московське імператорське інженерне училище.

На відміну від Петербурзького інституту, в училищі був не 5-річний, а 3-річний термін навчання. Для одержання диплома студентам необхідно було пройти 2-річну практику на будівництві або експлуатації шляхів сполучення, представити та захистити звіт по ній. У 1913 р. училище було перетворено в Інститут шляхів сполучення з 4-річним терміном навчання [213].

Упродовж всього XIX ст. Петербурзький інститут інженерів шляхів сполучення ім. імператора Олександра I був єдиним транспортним вищим закладом Росії. Випускниками інституту були знамениті вчені та видатні керівники транспортної галузі (Мельников, Крафт, Кербедз, Журавський) [236]. С. Ю. Вігте з жалем згадував, що він був єдиним управляючим залізницею (Південно-Західними), не маючи диплома інженера шляхів сполучення.

Інститут інженерів шляхів сполучення ім. імператора Олександра I пишався багатьма своїми випускниками. Відомо, що гімн, герб і прапор є вищими символами держави. Гімн персоніфікує міць держави, згуртовує націю, надихає на шляхетні вчинки. Гімн Росії «Боже, Царя храни!» написаний у 1833 р. кращим випускником Інституту шляхів сполучення Олексієм Федоровичем Львовим проіснував майже сто років! І був відміненим тільки 2 березня 1917 р. у зв'язку зі зреченням від престолу Миколи II. У нагороду за написаний гімн Росії Микола I вручив будівельнику мостів у Новгородській губернії Львову табакерку із діамантами та зарахував його флігель-ад'ютантом до корпусу кавалергардів для несення придворної служби [183].

Необхідність підготовки кваліфікованих робітників і спеціалістів середньої ланки виникла на залізничному транспорті у першій половині XIX ст. у зв'язку з впровадженням в експлуатацію Царськосільської, а потім С.-Петербурзько-Московської залізниць. Обслуговування цих, а пізніше інших магістралей поряд із інженерними кадрами вимагало значної кількості працівників середнього технічного рівня, вкрай необхідного для обслуговування нового виду транспорту.

Починаючи із середини XIX ст., довжина залізничних колій почала стрімко збільшуватись, усе гостріше відчувалась нестача обслуговуючого персоналу. Це

змусило МШС, для рішення цієї проблеми, піклуватись про підготовку кваліфікованих кадрів, відкривати школи та залізничні технічні училища. Крім технічних училищ, існували кондукторські школи, що випускали кондукторів, писарів та інших нижчих службовців. Школи на залізницях були двох типів: однокласні з трирічним терміном навчання та двохкласні – з п'ятирічним терміном навчання [286].

Акціонерні залізничні товариства в процесі своєї виробничої діяльності зіштовхнулись із необхідністю створення піклувальних рад для відкриття технічних залізничних училищ. Піклувальні ради регулярно проводили засідання, на яких розглядались проблемні питання у сфері навчання: про зміни в особовому складі вчительського персоналу в училищах, про збільшення й зменшення сум утримування на тих або інших учителів і з яких причин, про суми спеціального призначення, про кошторис видатків по утримуванию училищ на 1 рік, про умови визначення дітей службовців і їхніх родичів у залізничні училища і про норми плати за право навчання. Наприклад, Піклувальною Радою при Московсько-Київсько-Воронізькій залізниці було відкрито вісім залізничних училищ: Полтавське, Київське, Ніжинське, Конотопське (чоловіче та жіноче), Коренівське, Курське, Брянське, а також кілька шкіл для дітей залізничних службовців для одержання початкової двокласної освіти [187, с. 131].

У Конотопське технічне залізничне училище приймали дітей службовців залізниці по закінченні будь-якого двохкласного залізничного училища, що знаходились на станціях Полтава-Сортирувальна, Київ-ІІ, Ніжин, Конотоп, Ворожба, Коренєве, Курськ-ІІ, Брянськ. Справедливо вважаючи, що потрібно всіляко заохочувати дітей службовців до професійної освіти, їх зараховували з одного училища до іншого за результатами випускних іспитів. Звичайно, у залізничне технічне училище могли вступати не тільки діти службовців, але якщо це були все-таки вони, то з них іноді стягувалась менша плата за навчання, ніж із пересічних людей, а в більшості випадків взагалі діти залізничників навчались безоплатно. В училищі працювали вчителі, яким призначався оклад у 35–40 руб. на місяць (заві-

дувач училищем одержував 50 руб. на місяць, при 12 руб. квартирних), з яких відраховувалось 10 руб. на квартиру, але квартирою вони забезпечувались від залізниці [188].

У другій половині XIX ст. активне будівництво рейкових шляхів загострило нестаток у техніках залізничного транспорту. Військово-будівельна школа не могла забезпечити потрібними кадрами залізниці. Всі кондукторські школи, відкриті в 1826 р., випускали тільки нижчий технічний персонал. Спеціальні дисципліни, що стосувались парової тяги, будівельної справи, викладались на невисокому рівні. Була недостатньою й практична підготовка вихованців цих шкіл. Тому в 60-х рр., у період «залізничної гарячки», коли залізниці будувались коштом казни та приватних компаній, відчувалась гостра нестача кваліфікованих машиністів, їхніх помічників, начальників станцій, телеграфістів. Для підготовки цієї категорії спеціалістів потрібні були особливі технічні установи середньої ланки. На порядок денний постало питання про створення технічних залізничних училищ. Одним із перших ентузіастів і засновників подібних навчальних закладів став генерал-майор шляхів сполучення, барон Андрій Іванович Дельвіг (1813–1887 рр.). Він ініціював створення технічних залізничних училищ і шкіл за благодійні кошти та внески приватних осіб. Першим з них стало відкриття 17 квітня 1869 р. технічного залізничного училища на станції Єлець Орловсько-Грязької залізниці. Училище отримало назву Олександрівського. Основну суму вніс відомий залізничний підприємець С. Поляков, який отримав підряд на спорудження залізниці. У цей навчальний заклад приймалися юнаки всіх суспільних прошарків у віці від 14 до 17 років, які закінчили повітові школи. Перший час у ньому безкоштовно навчалися 160 вихованців, але з ростом популярності училища ввели плату за навчання, яка становила 140 руб. на рік [147].

Друге подібне училище було відкрите за особистої участі А. Дельвіга в Москві у 1870 р. Воно одержало назву Дельвіговського. На його утримування Андрій Іванович виділив зі своїх коштів значну суму грошей, а під гуртожиток для учнів – один зі своїх будинків.

Відкриваючи ці та інші навчальні заклади, він керувався девізом: «Залізниці приводять в рух не тільки економічні сили держави, вони несуть із собою для народу освіту та цивілізацію. Щоб прискорити цю важливу справу, потрібно всіляко вчити та просвіщати самих залізничників».

У серпні 1879 р. при міністрі шляхів сполучення К. Посьєті МШС затвердило структуру і програму залізничних училищ середнього типу, що була розглянута та рекомендована з'їздом представників залізниць у 1878 р. До складу їх входили підготовчий і три технічних класи, останній із яких – випускний – ділився за спеціальностями вихованців. В училищах визначились із програмними дисциплінами. Серед гуманітарних – Закон Божий, російська мова і російська словесність, географія, малювання, спів, гімнастика. До числа природних і спеціальних предметів відносились математика, фізика, механіка, технологія металів і деревини, телеграфія та креслення [143; 334].

У 1884 р. відділенням з технічної та професійної освіти Вченого комітету міністерства народної освіти був запропонований законопроект під назвою «Основні положення про промислові училища», підготовлений на основі «Загального нормального плану промислової освіти в Росії» одного із керівників Російського технічного товариства, майбутнього голови правління акціонерного товариства Південно-Західних залізниць і міністра фінансів І. О. Вишнеградського (1878 р.). Цей проект після розгляду у Державній раді та доопрацювання був затверджений царем у березні 1888 р. В цьому документі вперше було сформовано принципи організації системи спеціальної освіти, визначено головні шляхи підготовки кваліфікованих кадрів робітників, майстрів і техніків. Професійно-технічні заклади були введені до загальної системи народної освіти. Відповідно до цього закону система технічної освіти мала складатись з трьох основних типів промислових училищ: середніх технічних, нижчих технічних і здешевлених шкіл. У 1893 р. урядом затверджено «Положення про школи ремісничих учнів», у 1895 р. – «Положення про нижчі ремісничі школи» [257].

29 липня 1882 р. за розпорядженням К. Посьєта при МШС заснували навчальний відділ для керівництва відомчими учбовими закладами, а саме: Московським інститутом інженерів шляхів сполучення, училищем кондукторів міністерства шляхів сполучення у місті Вишній Волочок, залізничними технічними училищами (Петербурзький інститут інженерів шляхів сполучення підпорядковувався безпосередньо міністру). Зауважимо, що училище кондукторів міністерства шляхів сполучення у місті Вишній Волочок – один із перших спеціальних учбових закладів на теренах величезної Російської імперії. Воно було відкрите у 1840 р. як школа кантоністів 3-го округу шляхів сполучення, у 1874–1875 рр. перетворене в кондукторську школу, перейменовану у 1883 р. в училище кондукторів міністерства шляхів сполучення на підставі затвердженого царем від 28 травня 1883 р. Положення. 8 липня 1883 р. міністерство шляхів сполучення затвердило статут училища та учбові плани. Училище випускало помічників інженерів по контролю за проведенням будівельних робіт. Термін навчання становив п'ять років [131].

Особи, які закінчили в технічних училищах трирічний термін навчання й отримали свідоцтва, проходили дворічну практику на технічних посадах або на залізниці, або на залізничних підприємствах. Після проходження практики і представлення відповідної довідки з позитивними відгуками випускники отримували від училища атестат, який давав переважне право на заняття посад другорядних техніків залізничної служби [143, с. 29-30].

Міністерство шляхів сполучення, контролюючи залізничні технічні училища, в той же час надавало їм розумну автономію. Спочатку автономія обмежувалась затвердженням тимчасових статутів і наглядом за станом справ через чини місцевої залізничної інспекції. Розробка основ їхнього устрою, складання навчальних планів, як і безпосереднє керівництво їхньою діяльністю, були представлені управлінню залізниць, на кошти яких утримувались училища. Але подібна автономія, у зв'язку із значною кількістю залізниць, створила крайню розмаїтість у внутрішніх порядках і навчальних планах. Припиняючи подібну анархію, міністерство шляхів сполучення вжило заходів до виправлення такого положення справ.

Всі технічні залізничні училища були розділені на два округи – Північно-Східний і Південно-Західний, із яких кожний перебував під контролем окремого окружного інспектора, а загальне керівництво всіма училищами було покладено на навчальний відділ міністерства шляхів сполучення. При навчальному відділі створювався вчений комітет для обговорення питань, що стосувались технічних училищ відомства шляхів сполучення. Підручники по спеціальних предметах видавались на конкурсній основі, із наданням авторам премійованих творів права надрукувати їх за казенний рахунок. Міністерством були видані навчальні посібники з механіки, по будівельному мистецтву і залізничній справі, по столярному та слюсарно-ковальському ремеслах і телеграфії [171; 239; 250].

При училищах обов'язково знаходились навчальні майстерні. Викладачі призначались із інженерів або осіб, які одержали вищу технічну або математичну освіту. При деяких училищах існували підготовчі класи, винятково для дітей і родичів залізничних службовців. Найбільше число вихованців училища займали посади паровозних машиністів – 1190 чол., помічників машиністів – 851 і шляхових майстрів – 307 випускників.

Положенням від 31 травня 1872 р. була встановлена класна система викладання, тобто кожному штатному вчителю доручалось викладання в довіреному йому класі всіх предметів (крім Закону Божого, співу та гімнастики). Така система, що представляла собою особливість міських училищ, була встановлена, за роз'ясненням міністерства освіти, не тільки із-за нестачі викладачів і коштів, але ще тому, що «этою мерою достигается большая сосредоточенность в преподавании и нравственном влиянии на детей» [83].

У 1885 р. було затверджене Положення про техніків шляхів сполучення. У такому званні випускались молоді люди, які закінчили 1 та 2-й курси інституту і подальших надій на закінчення повного курсу через неуспішність з математики у них не було. Вони повинні були працювати помічниками інженерів. Пізніше при інституті шляхів сполучення відкрили спеціальні курси з підготовки техніків. У 1887 р. для вихованців була затверджена єдина форма одягу.

У лютому 1888 р. за поданням Ради Петербурзького інституту інженерів шляхів сполучення Олександр III затвердив нове положення про техніків шляхів сполучення. У ньому визначався більш суворий порядок видачі дипломів і подання їхнім власникам прав за посадою. Для одержання звання техника було потрібно мати закінчену середню освіту та витримати особливий іспит у спеціально призначених комісіях при Інституті та правліннях округів шляхів сполучення. Здобувачі екзамінувались по інженерному й архітектурному кресленню, нижчій геодезії, архітектурі та будівельній справі, основах практичної і будівельної механіки, складанню кошторисів і технічної звітності. У зв'язку із нестачею технічної літератури для підготовки до цих іспитів Інститут виявив ініціативу у випуску необхідних методичних посібників і керівництв [19].

Хоча училища і призначались, у першу чергу, для дітей залізничників, але їхня кількість в навчальних закладах такого типу не перевищувала і половини від загального складу учнів. Це пояснювалось низкою причин. Багато навчальних закладів розміщувались у великих містах, і рядові залізничники не могли утримувати своїх дітей на далекій відстані від родини на приватних квартирах, оренда та проживання в яких коштували досить дорого. В той же час не всі випускники сільських, церковнопарафіяльних, повітових шкіл не могли витримати вступні іспити. З огляду на це, міністерство шляхів сполучення вживало заходів з розширення контингенту учнів із середовища залізничників. При училищах створювали підготовчі курси, відкривалися гуртожитки і пансіони. За невисоку плату в 10–12 руб. на рік діти залізничників користувалися в них приміщеннями, відповідним обслуговуванням форменим одягом і наглядом вихователів. Для особливо нужденних засновувалось піклування. Діяльність піклувальників ґрунтувалась, головним чином, на тому, що вони вносили плату за навчання незаможних учнів і забезпечували їх безкоштовно навчальними посібниками.

У навчальних майстернях вивчалася слюсарна, ковальська, токарська справа, прищеплювались навички ремонту паровозів і вагонів. Одночасно пізнавались основи теорії парових машин, освоювалось водіння локомотива, уміння працюва-

ти на телеграфних апаратах Сименса, Морзе. Всьому цьому вчили ґрунтовно. До випускного класу кожний, хто навчався, був кваліфікованим майстром по своїй спеціальності, перевершував практика, якого він повинен був замінити на виробництві, знанням теорії професії. Таким чином, виникнення та розвиток технічних залізничних училищ, було, насамперед, пов'язано із будівництвом і розвитком залізниць – ця галузь народного господарства, в силу своєї специфіки, особливо вимагала кваліфікованих кадрів, що не могло не враховуватись міністерством шляхів сполучення. При прийомі в подібні навчальні заклади, в основному, дотримувалася принцип соціальної спрямованості та справедливості. В училища приймали, насамперед, дітей залізничників, включаючи дітей із найбільш бідніших родин. Такий підхід давав можливість найбільш здатним і талановитим вихідцям із залізничних низів поповнювати ряди «робочої аристократії», яка була представлена машиністами, їхніми помічниками, іншими працівниками залізничного транспорту, що одержали звання техніків другого або навіть першого розряду [185. с.79-105].

До недавнього часу питання виникнення, формування, становлення та розвитку процесу підготовки кадрів середньої ланки і кваліфікованих робітників для Південно-Західних залізниць в дореволюційний період, як проблема самостійного дослідження, у вітчизняній історіографії комплексно не вивчалась. Об'єктивний аналіз, критичне переосмислення, теоретичне узагальнення історії професійно-технічної підготовки кадрів, облік як позитивних, так і негативних її сторін, допомагають краще зрозуміти проблеми та виявити причини недоліків у сучасній професійній освіті на залізничному транспорті, творчо використовувати ефективні форми і методи навчання, що застосовувалися на практиці впродовж минулих років, а також дозволяють простежити історичну спадкоємність при застосуванні принципів, форм і методів навчання, дають можливість на основі досвіду прогнозувати подальший розвиток системи підготовки фахівців-залізничників, що є надійною гарантією вибору правильних шляхів удосконалення цієї сфери освітньої діяльності.

Підготовка кадрів кваліфікованих робітників для Південно-Західних залізниць, необхідність у яких виникла в середині ХІХ ст., поступово розвилася до багатоступеневої системи, яка включала в себе широко розгалужену мережу професійних навчальних закладів різного типу і пройшла ряд етапів свого становлення. Впродовж часу, під впливом науково-технічного прогресу змінювалась структура підготовки кадрів, виділялись нові профілі та спеціальності, створювались нові типи навчальних закладів, зростала їхня кількість. Не тільки науково-технічний прогрес на транспорті впливав на зміну професійної культури працівників, на утримання та форми підготовки кваліфікованих фахівців, але і сама система професійної підготовки кадрів перетворювалась у важливий фактор науково-технічного прогресу, адже наявність фахівців, які опанували на той час складну сучасну техніку, давала можливість розвивати виробництво на базі передових технологій. Таким чином, значно підвищувалась соціально-економічна та виховна роль всієї системи професійних навчальних закладів на Південно-Західних залізницях [355].

Із розвитком залізниць кількість службовців із родинами постійно збільшувалась, разом із цим розширялись і їхні життєві потреби, викликані умовами сімейного побуту. На перших порах залізничної ери службовцям довелось зіштовхнутись із нестачею учбових закладів для виховання та навчання своїх дітей. Шкіл у містах і селищах було небагато і вони не могли задовольнити потреби навіть місцевого населення: багатьом батькам відмовляли у прийомі їхніх дітей на навчання. При такому положенні справ діти залізничників, які не входили до числа жителів населеного пункту, а склали окремий професійний прошарок у залізничній колонії, зовсім не мали змоги потрапити до цих шкіл: тільки небагатьом щасливцям це вдавалось, основна маса дітей залишалась за дверима школи, позбавлена навчання, виховання і будь-якого нагляду, тому що батьки були зайняті або службою, або домашнім господарством, не мали вільного часу для виховання і навчання власних дітей.

У такому ж або ще гіршому положенні, були службовці і на тих, порівняно нечисленних станціях, які виявились ізольованими і відособленими далеко від на-

селених пунктів. Життя службовців на цих станціях обмежувалось вузькими рамками спілкування тільки зі своїми товаришами по службі, діти їх абсолютно не могли вчитися навіть грамоті через відсутність шкіл і вчителів. На такого роду ізольованих станціях не мали місця навіть і ті деякі випадки вступу дітей залізничних службовців у школи міст і селищ, які зустрічались як виняток на великих і вузлових станціях: діти більшості залізничних службовців перебували в однаково скрутній освітній ситуації.

Перше залізничне училище на теренах сучасної України було відкрите в 1870 р. у Харкові. Починаючи з цього року цілий ряд залізничних акціонерних товариств прийняли рішення відраховувати із валових прибутків залізниць по 15 копійок з версти на облаштування училищ. Наступного року ця ініціатива залізничників була схвалена та затверджена міністерством фінансів, що розв'язало руки для більшості казенних і приватних залізниць по відкриттю училищ – таким чином було знайдено і затверджено модель фінансової підтримки відомчої професійної залізничної освіти. У 1886 р. всі нижчі залізничні училища були передані у відання міністерства шляхів сполучення [125].

Управління Київсько-Брестської залізниці, цілком усвідомлюючи правильність точки зору нижчих службовців щодо необхідності відкриття училищ для їхніх дітей, не зупинилось перед виниклою перешкодою, внаслідок відсутності певних, заздалегідь призначених сум, і не пошкодувало ні турбот, ні грошей до приведення у виконання задуманої справи. У листопаді 1876 р. по лінії для загального відома були розіслані накази управляючого Київсько-Брестської залізниці від 12 серпня 1876 р. № 150 наступного змісту: «Правление Общества, заботясь об улучшении быта служащих на Киево-Брестской железной дороге, в начале 1875 года выразило желание открыть в некоторых более населенных пунктах линии школы для обучения детей тех из служащих, которые, получая ограниченное содержание, лишены возможности дать детям необходимейшее элементарное образование. В бытность правления в г. Киеве, 10 сентября 1875 года состоялось журнальное постановление о том, что такие школы должны быть учреждены на ст. ст. Киев, Казатин и Здол-

буново». Далі повідомлялось, що «вслед за снабжением школ необходимыми классными принадлежностями, библиотеками и учебными пособиями начнется преподавание по программе, указанной в пункте 2-м учебного плана, утвержденного господином попечителем учебного округа». Потім по лінії були розіслані тимчасові плани для вступу в школи дітей агентів товариства Київсько-Брестської залізниці. У цих правилах акцентувалась увага на те, що навчання в цих школах безплатне, але для поповнення бібліотеки керівництвами та книжками для дитячого читання із кожного учня буде утримуватись по 25 коп. на місяць. Необхідні для дітей навчальні посібники товариство купує за свій рахунок і роздає учням для користування безплатно.

Попри незначну порівняльну різницю в організації всіх відкритих на Південно-Західних залізницях училищ, цікаво представити історію деяких із них окремо, що дасть можливість уявити поступовий хід розвитку училищної справи на акціонерних Південно-Західних залізницях із дотриманням хронологічного порядку, в якому відкривалися училища [372].

Київське двокласне міське училище. У 1870 р. із початком регулярного сполучення на залізничному напрямку Київ–Одеса виникла необхідність щодо підготовки робітників для обслуговування нової галузі вітчизняного транспортного господарства. Київське залізничне училище було відкрито першим. Це перша професійна школа в Києві, що готувала кваліфіковані кадри різних робітничих спеціальностей для обслуговування залізниці [24].

Згідно із загальним наказом управління Київсько-Брестської залізниці від 13 листопада 1876 р. було відкрите Київське залізничне училище. Протягом багатьох років ця професійна школа існувала як учбові майстерні при Київському паровозоремонтному заводі. У наказі про створення було сказано, «что в 1876 году из училищ будет открыта только киевская школа, в которой, при поступлении свыше 60 учеников, предполагается, согласно параграфа 4 учебного плана, допустит совместное обучение мальчиков и девочек, подразделив по степени первоначальной подготовки на два отделения: первое – младшее и второе – старшее». Тоді ж був

призначений завідувач училищем і запрошений священик. Училище називалось «однокласним парафіяльним». Під училищний будинок було вирішено відвести, до закінчення будівництва окремого будинку на станції Київ, тимчасове приміщення. Але вже наприкінці цього ж року був виданий ще один наказ управління залізниць, із якого виходить, що «число принятых учеников превышает 60, т. е. нормальное определенное учебным планом, почему с 29 ноября открыто второе отделение при совместном обучении мальчиков и девочек. Для облегчения обязанности учителя назначена помощница, на которую возложена обязанность тоже обучать девочек рукоделью». Активно розвиваючись, училище в 1884 р. мало вже 108 учнів. Штат вчителів складався в цей час із завідуючого училищем, законовчителя, учительки й учителя співу. Плати за навчання з учнів не стягувалось ніякої. При училищі існували 2 бібліотеки: учительська й учнівська. Перша складалась із 528 томів, друга – із 236. У наступному, 1885 р. кількість учнів збільшилась, причому далеко не всі бажаючі навчатись в училищі отримали таку змогу. Випадки відмови в прийнятті на навчання до училища стали систематичними, вони повторювались із року в рік, наприклад, у 1888 р. із 98 осіб, які подали прохання про прийняття дітей на навчання до училища, було прийнято лише 38, тобто відмову отримали понад 60% [34].

З 1 липня 1899 р. Київське училище було перетворене у двокласне міське, на правах повітових училищ, згідно з положенням 1869 р. Це було третє перетворення Київського училища, проведене з ініціативи училищного відділу для того, щоб: 1) дати можливість учням не тільки Київського, але й інших лінійних училищ, одержати більші права, тому що свідоцтво про закінчення двокласного міського училища, крім пільг 2-го розряду по військовій повинності (скорочення військової повинності до трьох років), давало ще право на одержання класного чина без іспиту і деякі досить істотні пільги при іспитах на звання початкового вчителя (скорочений іспит), а також 2) поліпшити службове становище викладачів через надання їм прав до державної служби, причому передбачалось переводити на ро-

боту до Київського училища кращих викладачів з лінії, які мали звання повітових учителів.

На кінець XIX ст. Київське училище представляло із себе два училища – чоловіче і жіноче – з підготовчими класами та паралельними відділеннями: всього тут функціонувало 16 класів. Власне, двокласне училище представляли перший і другий класи жіночого та чоловічого училищ, у яких викладали винятково вчителі, які мали звання повітових учителів, а три групи підготовчих класів (жіночого та чоловічого училищ) з паралельними відділеннями за курсом і своїми правами дорівнювались однокласним парафіяльним училищам, викладачами в яких працювали фахівці зі званням вчителів початкових народних училищ. Контроль за життям і навчальним процесом у жіночому училищі було доручено особливій наглядачці, а за чоловічим – наглядачеві. На межі двох століть базою для поповнення рядів професійної школи був сирітський притулок Південно-Західної залізниці [213].

Здолбунівське двокласне сільське училище. 15 серпня 1873 р. розпочався рух поїздів на дільниці Київ–Брест–Литовський, яка проходила через Здолбунів. Станцію Здолбунів було побудовано в кількох кілометрах від міста. При станції було створено депо із майстернями для малого ремонту паровозів і вагонів, розташовувались інші служби складного залізничного господарства. Нова транспортна галузь потребувала кваліфікованих робітників.

Здолбунівське залізничне училище було відкрито 15 вересня 1877 р. за ініціативи управління Київсько-Брестської залізниці на правах і з програмою однокласних парафіяльних училищ 4-го розряду і залишалось таким до 1 вересня 1884 р. Спочатку кількість учнів становила 60 чоловік: 42 хлопчика та 18 дівчат. Для такого обмеженого числа учнів не представлялося необхідним будувати спеціальне училищне приміщення. Тому під училище зайняли одну з житлових кам'яних двоповерхових казарм, що розташовувалась на станції, причому верхній поверх пристосували для трьох класних кімнат, учительської та бібліотеки, нижній – для квартир персоналу, що обслуговував училище. У наступні роки число учнів постійно збільшувалось.

Викладацький склад упродовж тривалого часу був постійним і складався всього з трьох осіб: завідувача училищем, законовчителя та вчительки. У 1884 р., коли число учнів Здолбунівського училища досягло 130 чоловік (82 хлопчиків і 48 дівчат) було запрошено четвертого викладача. У цьому ж році відбулась важлива подія в житті закладу – перетворення його з однокласного парафіяльного, яким воно було дотепер, у двокласне по програмі і на правах сільських двокласних училищ міністерства народної освіти, у відання якого воно і було передано.

Перетворення у двокласне училище відбулося 1 вересня 1884 р. за згодою Товариства Південно-Західних залізниць: одержавши прохання службовців на ст. Здолбунів про перетворення училища, незважаючи на деякі додаткові видатки, згідно з протоколом засідання Ради управління від 22 серпня 1884 р. за № 10 запропонувало головному піклувальнику залізничних училищ підготувати необхідні подання та інші клопотання і в такий спосіб задовольнити прохання службовців. Із перетворенням училища кількість бажаючих навчатись збільшилася. При такому швидкому зростанні кількості учнів перше приміщення училища виявилось дуже тісним і незручним. Досить відчутною стала відсутність в училищі окремої рекреаційної зали і навіть роздягальні. Рекреаційна зала у навчальних закладах – зала, призначена для відпочинку та ігор учнів під час перерви. Крім того, наявний штат викладачів виявився також недостатнім: життя вимагало збільшення кількості викладачів. У 1885 р. запросили ще одного, вже п'ятого викладача. Через три роки, тобто у 1888 р., число учнів збільшилось настільки, що довелося просити дозволу на призначення шостого викладача, що і було виконано.

Педагогічна рада училища, в 1884 р., порушила питання про необхідність побудувати для училища новий будинок, у якому було б не менше 4-х класних кімнат. Тільки за таких умов Здолбунівське залізничне училище могло відповідати своєму призначенню. У наступному, 1885 р., це питання належало до числа особливо важливих, у зв'язку зі щорічним збільшенням кількості учнів. Другою вагомою причиною розширення училищного будинку стало відкриття паралельного відділення підготовчого класу з 15 вересня 1885 р. Причиною відкриття було кло-

потання самих залізничників станції Здолбунів із пропозицією на їхні кошти: для поповнення видатків по утриманню цього відділення та сплати жалування ново-призначеному для нього спеціальному викладачеві була вперше, з відкриття училища, запроваджена плата за право навчання – в розмірі чотирьох рублів на рік з кожного учня з розстрочкою внеску по півріччях.

Спочатку паралельне відділення підготовчого класу не мало окремого приміщення, що викликало необхідність затягувати заняття до 3-х годин дня. Така тривалість занять, що починались з 9-ї години ранку, погано позначалась на успішності учнів: життя вимагало окремого приміщення для паралельного відділення. Тому, до 1 листопада 1886 р., завдяки клопотанню з боку головного піклувальника залізничних училищ, управління Південно-Західних залізниць прибудувало до колишнього будинку училища цілком зручне приміщення для паралельного відділення. В 1888 р. над цією прибудовою було зроблено другий поверх, у який перевели підготовчий клас, у нижньому ж поверсі була облаштована квартира для вчителя та бібліотека.

Упродовж цих років доводилося відмовляти багатьом працівникам Південно-Західних залізниць у прийомі до училища їхніх дітей, внаслідок тісноти шкільного приміщення. Адже Здолбунівське училище не могло задовольняти потребам навіть місцевих залізничних службовців, а тим часом на навчання до нього привозили дітей із інших станцій Південно-Західних залізниць. Єдиний вихід із такого положення – будівництво нової, великої, цілком пристосованої шкільної будівлі. На такий стан речей педагогічною радою училища неодноразово зверталась увага управління залізниці при поданні річних звітів про стан училища. В 1895 р. училище було значно розширене: під квартири педагогічного персоналу було надано окремих будинок, весь же нижній поверх училища було переобладнано та пристосовано під класи. Завдяки таким змінам тепер кожний клас залізничного училища одержав окреме приміщення – вперше за багато років з'явилась можливість проводити заняття у всіх класах училища одночасно.

В 1895 р. при Здолбунівському училищі було організовано учнівський оркестр, у 1897 р. запроваджено викладання ручної праці, в 1899 р. було відкрито гуртожиток [115].

Козятинське двокласне сільське училище. В липні 1870 р. було завершено прокладання залізничної колії від станції Козятин до станції Бердичів. Одночасно будувалось і робітниче селище, яке разом зі станцією, перейняло назву від сусіднього села Козятин. 7 липня 1874 р. селище Козятин було віднесено до категорій містечок Бердичівського повіту Київської губернії. У залізничному відношенні Козятин був і залишається дуже важливим центром: тут розташовано основне депо і центр управління дільниці тяги, який за протяжністю рейкових колій, що входять до нього, був більшим від багатьох самостійних залізниць. У 1888–1890 рр. були побудовані електростанція, ремонтні майстерні служби рухомого складу.

Робота на залізниці вимагала підготовки досвідчених і кваліфікованих спеціалістів. Значна кількість осіб, які займались однією справою та були, пов'язані одними інтересами, спільними потребами викликало появу в Козятині залізничного народного училища. В «Памятной книжке Киевского ученого округа» записано: «Казатинское, основано в 1878 г., помещается при железнодорожной станции и содержится на счет Юго-Западных железных дорог...». Директором училища був Григорій Василевський [122].

Кількість бажаючих навчатись у перші, після відкриття, роки, перевищило встановлений планом комплект, тому було прийнято 35 хлопчиків і 23 дівчат, усього 68 учнів.

У наступні роки наплив бажаючих навчатись в училищі постійно зростав, тому з кожним роком до училища приймалось значно більше учнів, чим було встановлено штатним розкладом і можливостями. Особливо це помітно завдяки статистиці за 1887 р., коли було відкрито Уманську гілку і кількість залізничників на станції Козятин значно збільшилась. Унаслідок цього в наступному, 1888 р., кількість учнів у трьох навчальних групах досягла 93, тобто, в училище було прийнято на 50 % більше від встановленої кількості.

Управління залізниці, йдучи назустріч для вирішення проблем своїх службовців, відкрило в 1895 р. другий клас, пристосувавши рекреаційний зал для двох класних кімнат. Таким чином, училище стало двокласним. Штат викладачів був збільшеним завдяки запрошенню вчительки. Крім того, на цей час при училищі з музично обдарованих дітей створився настільки значний учнівський оркестр, що виникла потреба у призначенні вчителя музики, плата якому асигнувалася з коштів, внесених учнями за уроки музики. У наступному році було відкрито останню 5-ту групу та призначено ще одного вчителя. Навчання було організовано з урахуванням вимог виробництва. Протягом навчального курсу учням викладались: математика – тільки елементарна геометрія, арифметика, креслення. Були курси з фізики, механіки, з обробки деревини тощо. Спеціальні предмети мали описово-експлуатаційний характер. Предметами були паровоз, будівельне мистецтво. Значна частина часу відводилась практичним заняттям. У майстернях в центрі уваги були всі види основних ремесел: столярне з токарним по дереву, ковальське, слюсарне. Учні часто бували в депо, механічних майстернях, на дільницях колій і переймали досвід робітників. Улітку в училищі організовувались практичні заняття. В середньому учбовий заклад щорічно закінчувало 30–40 чоловік.

Вся діяльність управління Південно-Західних залізниць у сфері навчання і виховання дітей своїх службовців може бути розділена на два періоди: перший (1878–1896 рр.), коли школи підпорядковувались управлінню залізниць тільки в тому випадку, якщо в них навчалось не менше 60 дітей. Отже, навчальні заклади переходили до підпорядкування управління Південно-Західних залізниць уже цілком організованими та сформованими за рахунок самих службовців, учбовими закладами. Другий період (1896–1903 рр.): у цей період відкриття шкіл відбувалось за ініціативи самого управління залізниць. Це була реакція на наполегливі домагання службовців, позбавлених можливості виховувати дітей і знаходити кошти для відкриття нових шкіл за рахунок своїх невеликих заробітків. У додатках Д2, Д3 приведено динаміку відкриття училищ за 2 періоди.

Слід зазначити, що впродовж першого 20-річного періоду існування шкільної справи (1876–1896 рр.) кількість усіх відкритих училищ досягла 8 при 1725 учнях у них. Впродовж 2-го семирічного періоду (1897–1902 рр.) кількість шкіл зростає до 29, а число учнів – до 5109 (таблиця 5.7).

Таблиця 5.7

Динаміка відкриття училищ (1895–1902 рр.)

Рік	Школи Південно-Західних залізниць			Кількість учнів			Суми, асигнуван. за експлуат. кошторисом, руб.	Середні витрати, руб.	
	однокласні	двокласні	всього	в школах Південно-Західних залізниць	в школах на субсид.	всього		видатки на одного учня	учнів на 1 учит.
1895	3	5	8	1725	179	1904	29459	15,47	33,82
1896	1	7	8	2045	236	2281	34927	15,31	32,98
1897	7	8	15	2742	167	2909	42846	14,72	29,48
1898	10	11	21	3480	163	3643	45170	12,39	25,96
1899	16	13	29	3627	160	3787	65636	17,38	26,28
1900	15	14	29	4571	165	4736	72990	15,41	27,70
1901	13	16	29	4736	170	4906	71490	14,57	28,19
1902	13	16	29	5109	175	5284	78590	14,87	29,19

Треба наголосити, що в більшості училищ кожна група учнів мала особливого викладача, й у такому разі кожна група складала самостійний клас, як би окреме однокласне народне училище. Таких класів на Південно-Західних залізницях існувало 133.

У 1890 р. в Жмеринці, а в 1898 р. у Фастові товариство Південно-Західних залізниць відкрило двокласне залізничне училище. За програмою цих навчальних закладів учні вивчали Закон Божий, математику, літературу так само, як у початковій школі. Подібні училища відкривалися на ст. Ківерці (1899 р.), на ст. Корсунь (1898 р.) Південно-Західних залізниць. Ці училища створювались спеціально для дітей службовців залізниці та за кошти залізниці [360]. Подібні училища засновувалися і

на інших українських залізницях в Катеринославі, Полтаві, Кременчуці, Попасній та інших містах [125].

Всі існуючі на початок ХХ ст. училища, за винятком Затишського (церква-школа на станції Затишся перебували у віданні єпархіального начальства), перебували у підпорядкуванні міністерства народної освіти і розділялись на два типи: на однокласні (15) і двокласні (16) училища. У числі останніх – одне двокласне міське в Києві. Різниця між однокласними і двокласними училищами полягала, насамперед, у тривалості навчання, а потім – у правах, що надавались випускникам по закінченні повного курсу. По-перше, в однокласних училищах курс навчання був трирічний, причому всі учні розділялись на три групи і по закінченні училища одержували пільгу 3-го розряду по відбуванню військової повинності. У двокласних курс навчання був 5-річним, усі учні розділялись на п'ять груп і з закінчення училища одержували пільгу з відбування військової повинності 2-го розряду. Курс перших трьох груп прирівнювався до курсу однокласного училища.

Всі училища Південно-Західних залізниць, за винятком Одеського, належали до типу змішаних училищ, тобто в них навчались хлопчики та дівчатка, причому значна перевага в кількості завжди була на боці хлопчиків. У двокласних школах зі значним контингентом, навчання дівчат велось окремо від хлопчиків, і навпаки, в однокласних школах у більшості випадків навчальний процес був змішаним – до складу кожної групи входили як дівчата, так і хлопці. До Одеського училища, в рік його відкриття, було прийнято певну кількість дівчат, але вже через півроку всі вони перейшли в церковнопарафіяльну школу, субсидовану залізницями, із цього часу до Одеського училища приймались винятково хлопці.

Таким чином, Південно-Західні залізниці, витрачаючи значний капітал на відкриття й утримування училищ заради задоволення необхідної потреби своїх службовців в освіті та вихованні дітей, створювали перші залізничні династії, одночасно готуючи для потреб виробництва службовий контингент [258].

Машиністів і їхніх помічників одночасно готували при залізничних майстернях. Щоб стати паровозним машиністом або його помічником, робітники скла-

дали спеціальні іспити. За період з 1870 до 1896 рр. в Україні було відкрито 9 технічних залізничних училищ, тоді як у Росії їх налічувалося 33. Кількість учнів постійно збільшувалася. Якщо в 1888 р. в усіх училищах України навчалося 1443 учні, то вже в 1898 р. – 2825 учнів. Водночас на залізницях утворювалися технічні бібліотеки, які надавали можливість робітникам слідкувати за новими технічними досягненнями в залізничній справі. Користування такою бібліотекою для службовців залізниці було безкоштовним [35].

Отже, протягом другої половини XIX ст. на Південно-Західних залізницях сформувалась оптимальна система підготовки кваліфікованих робітничих кадрів в історичному розвитку якої спостерігається спадкоємність основних тенденцій, напрямків, форм, дотримання методик з теоретичного та виробничого навчання. В системі залізничних навчальних закладів акціонерних Південно-Західних залізниць було накопичено багатий досвід навчання і виховання, що має велике значення для практики сучасної підготовки кадрів на транспорті. Були створені та перевірені практикою ефективні методики теоретичного й практичного навчання, розробки учбово-методичної та програмної документації, проведення виховної роботи з учнями, підвищення кваліфікації інженерно-педагогічних кадрів. Підготовку фахівців, у цілому, було забезпечено необхідною матеріальною базою й обладнанням, учбово-методичною літературою, в якій відображались новітні досягнення вітчизняної і закордонної науки та техніки.

Висновки до розділу 5

Наприкінці 70-х років XIX століття залізнична мережа Російської імперії була розділена між казеними та акціонерними товариствами. Наслідки турецької війни та пов'язана з цим транспортна криза з гостротою поставили питання реорганізації залізничного господарства. Крім того значним фактором незадовільної роботи залізниць була значна кількість невеликих за обсягами перевезень залізничних товариств.

З метою скорочення експлуатаційних витрат, покращення руху і уникнення конкуренції представники Київсько – Брестської залізниці і Російського товариства Пароплавства, Торгівлі і Одеської залізниці звернулись до уряду з пропозицією щодо об'єднання своїх залізниць.

17 лютого 1878 р. Положенням Комітету міністрів було визнано доцільним об'єднання цих залізниць у фінансовому, економічному і військових відношеннях. Новому товариству було надано назву «Південно – Західних залізниць» і 9 червня 1878 р. Царем було затверджено статут товариства, в склад якого входили Київсько – Брестська, Брестсько – Граєвська та Одеська залізниці із існуючими на кожній залізниці боргами.

З'ясовано, що об'єднання трьох залізниць могли принести певні фінансово – економічні результати з наступних причин:

- по перше, це зменшення витрат експлуатації на утримання центрального апарату;
- по друге, це можливість мати великі, добре забезпечені сучасним обладнанням ремонтні майстерні, замість значної кількості невеликих із майже кустарним обладнанням;
- по третє, це можливість приведення до єдиних технічних вимог рухомого складу, організація питань безпеки руху та адміністративної структури органів управління та однакових вимог до них.

Злиття трьох товариств і з'єднання в одне ціле мережі магістральних ліній загальною протяжністю 2000 верст було видатною подією у галузі російської залізничної справи.

Отже, вивчення окремих питань історії залізничного будівництва, становлення залізничної мережі в кінці XIX століття, зокрема історії створення управління Південно – Західних залізниць, дозволяє глибше осмислити сучасний стан регіонального розвитку України та рівень досягнень транспортної науки.

Водночас система управління приватними та державними залізницями будувалась по вертикалі. Джерела в особі міністерства фінансів залишала за собою частину акцій, але в цілому залізниця залишалась приватною через те, що держава виступала не як власник, а як акціонер. Право власності належала акціонерному товариству. Статутом передбачалось, що ведення всього господарства покладалось на правління.

Головою правління товариства Південно - Західних залізниць був обраний колишній голова правління Київсько – Брестської залізниці І.С. Бліох. Згідно із статутом, який затвердив імператор Олександр II, управління справами товариства, ведення усієї облікової та звітної документації покладалось на правління з місцезнаходженням у Санкт – Петербурзі. Правління складалось з семи членів, які обиралися загальними зборами акціонерів та двох членів уряду (по одному з міністерств фінансів і шляхів сполучення).

Об'єднання і встановлення на залізницях однакового порядку фактично стало можливим після підготовки відповідних заходів.

З метою скорішого фактичного об'єднання Одеської, Київсько – Брестської та Брестсько – Граєвської залізниць І.С. Бліох особисто виїжджав на лінію, де ознайомлювався не лише з технічним утриманням всього рейкового господарства, а й встановленим порядком їх експлуатації. Виявивши недоліки, наприклад, на Одеській залізниці недостатню кількість рухомого складу, що негативно впливало на фінансові інтереси товариства і вантажовідправників. І.С. Бліох давав завдання щодо надання технічної допомоги іншим залізницям шляхом складання відповідних договорів між ними. Особливу увагу правління приділяло інженерам рішенням щодо утримання верхньої будови колії, а на усунення недоліків виділялися значні кошти.

Таким чином, створення і функціонування управління Південно – Західних залізниць можливо розглядати як пошук міністерством сполучення раціональної структури управління залізничним транспортом.

Головним завданням управління Південно – Західних залізниць було забезпечення безпечного руху поїздів.

Нажаль, на початковому періоді експлуатації залізничного транспорту більшість аварійних випадків не аналізувалися і залишалися невивченими, недостатньо висвітленими у службових циркулярах і ривалій час не усувалися.

Катастрофи і аварії з поїздами у більшості випадків відбувалися з вини наступних категорій працівників залізничного транспорту: паровозних і кондукторських бригад, складачів поїздів, працівників дистанцій колії та інших категорій залізничників.

Причини порушень умов безпеки руху на початковому етапі експлуатації залізниць можна класифікувати на наступні групи:

- незнання і невиконання правил технічної експлуатації (ПТЕ) залізниць;
- недбалому і неточному виконанні ПТЕ;
- сні на чергуванні;
- перебування на роботі в нетверезому стані;
- невиконання розпоряджень командного складу залізниць;
- самовільне залишення робочого місця;
- через інші порушення вимог посадових інструкцій.

Водночас, гарантія безпеки руху повинна базуватися на трьох положеннях:

- перше – колія повинна бути вільною або розділеною за використанням сигналів;
- друге – поїзди повинні складатися з технічно придатного рухомого складу і бути забезпеченими достатньою кількістю гальм;
- третє – проміжуток часу між поїздами повинен бути суворо визначеним.

Дотримання всіх цих складових безпеки руху могло піднести на якісно новий щабель експлуатацію рухомого складу залізниць.

Водночас, експлуатація дуже складної залізничної техніки значною мірою залежала від наявності фахівців, насамперед середньої ланки і робітників високої кваліфікації, що могли ефективно, а головне – технічно грамотно управляти нею, здатних поліпшувати і удосконалювати виробництво, забезпечувати безпеку руху поїздів.

Підготовка кадрів кваліфікованих робітників для Південно – Західних залізниць, необхідність в яких виникла у другій половині XIX століття, поступово сформувалася в багатоступінчасту систему, яка включала в себе широко розгалужену мережу професійних начальних закладів різного типу і пройшла низку етапів свого становлення.

Перше залізничне училище на теренах сучасної України було відкрито в Харкові в 1870 р.

Згідно із загальним наказом управління Київсько – Брестської залізниці від 13 листопада 1876 р. було відкрито Київське залізничне училище. Упродовж багатьох років ця професійна школа існувала як учбові майстерні при Київському паровозоремонтному заводі. Аналогічні училища були відкриті у Здолбунові та Козятині.

За період з 1870 до 1896 рр. в Україні було відкрито 9 технічних залізничних училищ, тоді як у Росії їх налічувалось 33. Контингент учнів в училищах Південно – Західних залізниць складався переважно із дітей залізничних службовців.

Як бачимо, Південного – Західні залізниці, витрачаючи значні кошти на відкриття і утримання придатних училищ, сприяли формуванню перших залізничних династій, готуючи кваліфіковані кадри для потреб галузі.

РОЗДІЛ 6

РОЗВИТОК МАТЕРІАЛЬНО-ТЕХНІЧНОЇ БАЗИ

АКЦІОНЕРНИХ ПІВДЕННО-ЗАХІДНИХ ЗАЛІЗНИЦЬ

6.1. Становлення та розвиток служби руху

На початковій стадії залізничного будівництва нові лінії зводилися приватними товариствами за індивідуальними технічними умовами. Пропускна спроможність майбутніх залізниць не встановлювалась, а визначалась згідно з принципами розміщення станцій. Відстань між ними залежала від запасів води та палива, якими міг максимально заpastись паровоз, щоб пройти визначену відстань без заправок паливом і водою. Вони призначалися на відстані не більше 26,7 км, але вимагались: мало бути будівництво між станціями майданчиків для майбутніх роз'їздів довжиною 426 метрів. Граничні ухили приймалися: для рівнинної місцевості – не більше 10 ‰, для середньо-горбкуватої – 12,5 ‰ і для передгірної – 15 ‰. Від обраного граничного ухилу залежала певна кількість гальмівних вагонів у кожному поїзді [146, с.250-267].

Відсутність єдиних технічних умов не могла не позначитись на якості залізничного будівництва, а підрядники, які заохочувались преміями від концесіонерів, не були зацікавлені в поліпшенні експлуатаційних якостей залізниць, оскільки прибуток з них гарантувався урядом. Таке положення привело до того, що багато залізничних ліній на рубежі 70-х рр. XIX ст. не справлялися з перевезеннями. У зв'язку з цим урядом було запроваджено контроль над процесом проектування нових залізниць, а всі роботи за проведення досліджень для вибору основних технічних параметрів проєктованих ліній були передані відомству шляхів сполучення. У 1873 р. це відомство розробило деякі обов'язкові норми, що увійшли до інструкції для проведення урядових попередніх досліджень і складання попередніх проєктів для будівництва ліній залізниць.

Інструкція представляла собою перші загальнодержавні технічні умови проєктування залізниць у стадії розроблення проєктного завдання. В ній вказувались правила з вибору напрямків лінії, про граничні ухили, мінімальний радіус кривих,

план і профіль, про розміщення роздільних пунктів тощо. У цьому документі вперше на державному рівні було визначено зміст попереднього проекту нових залізниць. Граничний ухил для нових ліній був встановлений у 18 ‰, а у важких топографічних умовах він збільшувався до 10 ‰. Мінімальний радіус кривих був залишений у тих же розмірах.

Запровадження інструкції було кроком вперед у питаннях уніфікації найважливіших норм з проектування залізниць в країні. Однак остаточні дослідження та складання технічних проектів на приватних залізницях проводились, як і раніше, за індивідуальними технічними умовами. У цих випадках підрядники нерідко відходили від норм планута профілю і тим самим знижували потужність залізниць.

У 1860 р. інженер шляхів сполучення М. І. Ліпін розробив проект габаритів для російських залізниць, прийнятий відомством шляхів сполучення як обов'язковий для всіх споруджуваних ліній. Таким чином, вперше у світі були запроваджені єдині державні габарити рухомого складу і величини наближення будов.

В додатку Е 1 надано хронологію впровадження в дію дільниць Південно-Західних залізниць, а в додатку Е2 – карту Південно-Західних залізниць 1899 р.

У наукових працях 80–90-х рр. ХІХ ст. зверталась увага на запровадження спеціалізації поїздів для прискорення обігу вагонів і скорочення експлуатаційних витрат у сфері перевезень (додаток Е 3). У 1893 р. на Південно-Західних залізницях було запроваджено «Правила складання товарних поїздів по пунктах призначення вагонів», тобто вперше в державі було застосовано груповий підбір вагонів. З цього ж часу на ряді залізниць почали курсувати прискорені вантажні поїзди. Для поліпшення формування прямих вантажних поїздів було висунуто ідею щодо спеціалізації станцій та розділення поїзного руху від маневрового. У 1877 р. у Петербурзі було впроваджено в експлуатацію першу серед залізниць Російської імперії сортувальну станцію, яка працювала із використанням сили ваги вагонів при пропуску їх через гірку [17].

Наведені в (додатку ЕЗ) статистичні дані показують, що лише залізниці невеликої протяжності перевозили в 1872–1873 рр. вантажі від станції навантаження до станції призначення. До таких залізниць належали Новоторзька, Волгодонська, Новгородська і Тамбовсько-Козловська. Із залізниць середньої протяжності тільки одна Динабурзько-Вітебська перевозила наскрізним транзитом весь вантаж – при довжині 224 версти, середній пробіг вантажу складав 226 верст. Таким чином, склад поїздів у процесі руху по залізниці зазнавав змін – під час проходження по лінії із поїздом проводилась маневрова робота, на проміжних станціях залишались вагони з одним вантажем і зчіплювались з рухомим складом, де був інший вантаж. Із врахуванням руху вантажів вся залізнична лінія ділилась на дільниці. На тих дільницях, куди прибувала значна кількість вантажів, призначались окремі місцеві поїзди.

В організації перевізного процесу особливе місце займав обмін рухомого складу між залізницями. Рух товарів без перевантаження було названо прямим перевезенням. Якби рух був рівномірним, всі питання прямого перевезення вирішувались дуже просто. Але на перших вітчизняних залізницях рухомий склад за своїми конструктивними особливостями суттєво відрізнявся. Різним був і його технічний стан і напрям руху вантажів. Через ці причини на перший план у процесі обміну рухомого складу вийшла проблема із визначенням терміну повернення вагона на залізниці власниці вагона. Міністерство шляхів сполучення не виявляло ініціативи з впровадження прямого сполучення. Імпульсом для прямого залізничного сполучення стало створення в 1857 р. Головного товариства російських залізниць із об'єднанням у його складі трьох залізниць. У зв'язку з об'єднанням залізниць вагони із вантажами стали безперешкодно переходити з однієї залізниці на іншу. Інші залізниці стали наслідувати приклад Головного товариства. Причиною, що прискорила прийняття рішення з перевезення товарів без перевантаження на кордоні залізниць, стала нарада чотирьох залізниць, проведена у 1868 р., лінії яких сходились в Козловському залізничному вузлі. В 1869 р. у Москві відбулась нарада де були присутні представники із 18 окремих залізниць. Ця нарада отримала назву Першого

загального з'їзду представників залізниць. Залізниці були розділені на п'ять окремих груп. Між залізницями, що входили в кожен окрему групу, було встановлено пряме сполучення. Зі збільшенням кількості побудованих магістралей всю мережу залізниць було поділено на три групи. В кожній групі товари перевозились без перевантаження.

Обов'язковий термін перевезення товарів по залізниці встановлювався конвенцією і був різним для кожної залізниці. Відповідно до цього встановлювалась відповідальність за прострочення термінів доставки. Серед залізниць однієї групи було уніфіковано документообіг і бухгалтерську звітність. Плата за перевезений товар приймалась на станції відправлення або призначення. У прямому сполученні вантаж перевозився переважно у критих вагонах. На відкритому рухомому складі (платформах) перевозились лише машини, екіпажі, лісоматеріали, пресований торф та інші малоцінні вантажі.

Перевезення типової номенклатури вантажів для районів тяжіння до Південно-Західних залізниць за період 1880–1895 рр. надано у додатку Е4.

Збір за навантаження та вивантаження розподілявся між залізницями згідно із взаємною угодою. В той же час залізниця, на якій відбувалось навантаження, завжди отримувала коштів більше, ніж залізниця призначення. Транзитна магістраль отримувала найменшу від перерахованих залізниць суму зборів. Якщо вантаж прямував із однієї залізниці на іншу без перевантаження, то приймаюча вантаж залізниця перевіряла цілісність і справність пломб, накладених на дверях критих товарних вагонів, звіряла відтиски з документами чи уважно перераховувала вантаж на відкритому рухомому складі. Для приймаючої залізниці відводився відповідний проміжок часу, після закінчення якого вантаж вважався прийнятим, незалежно від того, приймався він чи ні.

У всіх випадках нестачі вантажу або прибуття на станцію вагона без супроводжуючих документів надсилався розшуковий лист. Відправникам надавалось право страхувати вантаж. Застрахований вантаж передавався на іншу залізницю по окремій відомості передачі. До страхування не приймалися: свіжі їстівні припаси,

розчини, живність, картини та інші художні вироби, а також ламкі та громіздкі предмети.

Розрахунки між залізницями проводились таким чином: кожна залізниця розраховувалась тільки з сусідньою, додаючи до її рахунку всі виплати, що належали іншим залізницям. Відповідальність за недобір платежів перед усіма залізницями-учасниками перевезення покладалась на залізницю відправлення вантажу.

Пряме сполучення між залізницями, що належали до різних груп, проводилось за окремими конвенціями. При цьому вагони тих залізниць, що не підписали конвенцію, не могли бути направлені на залізниці, які не входили до даної групи та підлягали перевантаженню.

Перевірка кількості рухомого складу з метою виявлення помилок в обліку при переході з залізниці на залізницю проводилась обов'язково кожні два місяці. Час перевірки визначався конвенцією. Кількість призначених до добового обміну між залізницями вагонів також визначалась за конвенцією. Це було обов'язковим правилом для виконання кожною залізницею. Декларація про кількість вагонів для обов'язкового обміну між залізницями подавалась завчасно на визначене число місяця. При виникненні недоліків у питанні із обміном вантажних вагонів залізниця, що не представила заявлену кількість вагонів, платила штраф, розмір якого визначався згідно із конвенцією. Управління залізниць брало на себе зобов'язання завантажувати вагони інших залізниць першочергово, спрямовуючи на залізницю-власницю. У випадку відсутності вантажів для відправки на залізницю вагон завантажувався призначенням на станцію, що знаходилась на шляху повернення вагона [370, с. 298–306].

Динаміку розвитку шляхів сполучення Південно-Західних залізниць надано у додатку Е5.

Важливим фактором у справі експлуатації залізниць залишалась швидкість руху пасажирських поїздів. У другій половині ХІХ ст. вона ще мало відрізнялася від швидкості проходження перших поїздів на Петербурзько-Московській заліз-

ниці. Але з 1 травня 1863 р. на ній було впроваджено рух швидких поїздів «с назначением 15 часов на весь переезд» [285].

Пасажирські поїзди через різну швидкість руху підрозділялись на: поїзди великої швидкості – кур'єрські та швидкі; поїзди середньої швидкості – власне пасажирські; і на поїзди малої швидкості – товарно-пасажирські. Кур'єрськими називалися поїзди, які проходили перегін між станціями зі швидкістю від 40 до 45 верст на годину; швидкими – від 35 до 40 верст на годину; товарно-пасажирськими – від 25 до 30 верст на годину. Розклад руху пасажирських поїздів публікувався не пізніше сімох днів до «приведения оных в исполнение». Динаміку перевезених пасажирів на Південно-Західних залізницях надано у додатку Е6 [348, с. 191–197].

Упродовж тривалого проміжку часу основним нормативно-технологічним документом, що регламентував роботу всіх підрозділів залізниці по організації руху поїздів, був і є основою організації перевезень графік. Рух поїздів за графіком досягається точним дотриманням технологічних процесів роботи станцій, локомотивних і вагонних депо, пунктів технічного обслуговування, дистанцій колії й інших підрозділів залізниць, пов'язаних із рухом поїздів. Поєднуючи та координуючи роботу цих підрозділів, саме графік руху дозволяє їм діяти узгоджено [344].

З історичної точки зору, спосіб організації управління службою руху, незалежно від головних складових цього процесу, в основному залежав від інтенсивності руху поїздів і конфігурації мережі залізничних ліній, що входили до складу управління залізниці. Загальний спосіб управління рухом поїздів на перших російських залізницях, за умови існування коротких, без розгалужень ліній зі слабким рухом, визначився із початком експлуатації перших залізниць. У залежності від таких нескладних умов спосіб управління рухом визначався досить простим характером організації. Сама структура служби руху складалась із трьох основних частин:

1. Бухгалтерський відділ (облік). Відділ займався кадровими питаннями особового складу та матеріальною частиною.

2. Контора руху. Займалась питаннями технічного характеру і була узагальнюючою ланкою в роботі трьох відділів: організації руху, вагонного господарства, поїзної та вагонної статистики.

3. Контора з аналізу причин претензій – займалась із власниками вантажів питаннями про незбережені перевезення та іншими непорозуміннями, що виникали у процесі виконання укладених договорів на транспортування.

Якою б складною не була залізнична мережа, 1 і 3 відділи служби руху в процесі еволюції не вимагали додаткової реорганізації з точки зору їхнього розділу на окремі відділи. Характер діяльності цих двох відділів не залежав від характеру руху поїздів: і при простому, і при комплексному русі специфіка їхньої діяльності залишалась тією ж самою, змінювались лише розміри виробничих засобів. Деякий виняток представляв відділ обліку, із якого при розвитку й ускладненні поїзної роботи в перспективі був виділений окремий відділ по завідуванню особовим складом (сучасний відділ кадрів).

Що стосується організації структури контори руху, то характер її виробничої діяльності досить змінювався в залежності від складності залізниць, різноманітності прийнятого на залізниці руху поїздів, його інтенсивності, а тому структура цього органу управління рухом на різних залізницях була різною.

Вагонне господарство та питання щодо обліку особового складу на залізницях зі складною мережею вимагали впровадження в життя деякої децентралізації, що викликало необхідність поділу лінії на дільниці із місцевим дільничним управлінням на чолі з керівниками, призначеними органом центрального управління.

Завданням служби руху в період її становлення та розвитку було виконання пред'явлених до залізниці вимог на її головні послуги – перевезення пасажирів і вантажів. Перераховані вимоги виконувались наявними, що перебували в розпорядженні служби руху, перевізними засобами. До цих засобів належав рухомий склад, мережа залізничних колій з їх пропускною спроможністю й особовий склад служби руху. Виконуючи вимоги на перевезення пасажирів і вантажів, служба

руху була зобов'язана експлуатувати наявні в її розпорядженні засоби в межах існуючих умов перевезення. Інакше кажучи, у межах умов договорів, укладених на перевезення. Таким чином, у процесі своєї виробничої діяльності служба руху, з одного боку, стикалась із широкою сферою технічних пристроїв і обладнання залізниць, віднесених до кола відповідальності технічних служб, з іншого – зі ще більш широкою сферою комерційних умов щодо перевезень, тобто юридичних і комерційних взаємостосунків із клієнтами залізниці, що відносились до сфери діяльності комерційної служби і юридичних відділів.

Після загальної характеристики організації служби руху на перших вітчизняних залізницях розглянемо структуру організації служби руху на акціонерних Південно-Західних залізницях, а також і загальні характеристики головних складових елементів діяльності цієї служби на історичному проміжку часу.

Відомо, що Південно-Західні залізниці утворились шляхом злиття трьох окремих магістралей: Одеської, Київсько-Брестської та Брестсько-Граєвської. Згодом, до мережі цих залізничних ліній було приєднано частину колишньої Бендеро-Галацької залізниці, від Бендер до Рені.

Розгалуженість мережі ліній, що увійшли до складу Південно-Західних залізниць, різноманітність їхньої комерційної діяльності, різний характер руху та його інтенсивність, усе це разом узяте порушило перед правлінням товариства питання про необхідність деякої самостійності у розпорядчих функціях місцевих лінійних органів служби руху. Це право самостійності було покладено в основу організації руху на залізницях і виявилось в утворенні місцевих відділень, на чолі яких були поставлені начальники відділень разом з організацією контор руху і з контролерами, як безпосередніми помічниками у справі управління відділеннями.

Начальникам відділень на перших етапах організації служби руху Південно-Західних залізниць було надане автономне право самостійно приймати рішення у питаннях щодо призначення та курсування поїздів, використання наявного вагонного парку і право самостійності у питаннях використання пропускнуої та провізної спроможності всіх ділянок ліній, що належали до складу відділення. Вважалось,

що надання одноособової розпорядчої влади начальнику відділення буде умовою, що сприятиме більш ефективному використанню рухомого складу та поліпшить експлуатаційні показники на даному відділенні (рис. 6.1).

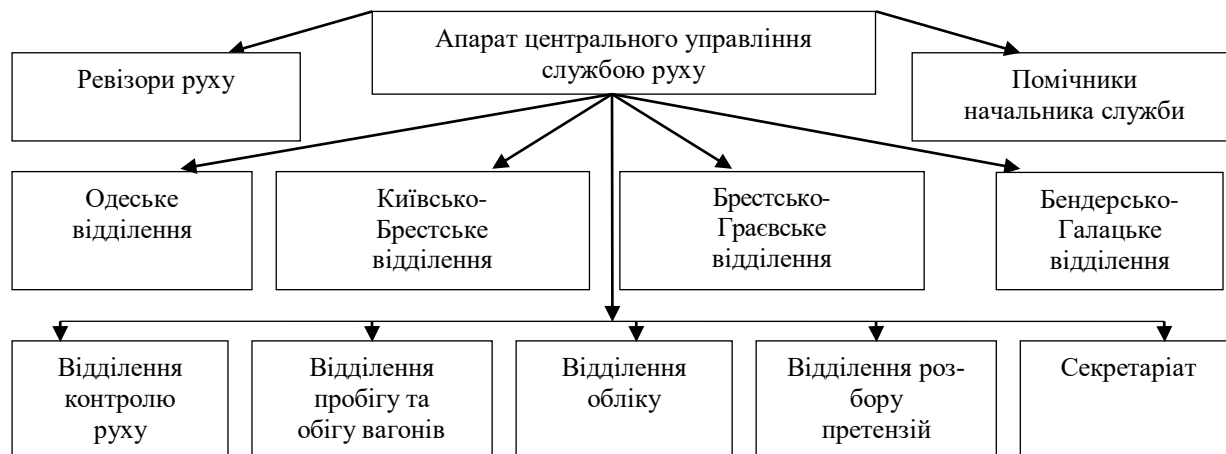


Рис. 6.1. Структура управління службою руху

Автономія, що була надана управлінням залізниці для відділень руху в питаннях організації технічного руху поїздів, неминуче спричинила автономію у вирішенні іншого питання – самостійного забезпечення на місцях працюючими кадрами.

Таким чином, на об'єднаних залізницях з перших кроків організації служби руху за основу був взятий принцип децентралізації розпорядчої влади, який відразу визначив суттєву різницю між організацією служби руху на Південно-Західних залізницях із організацією цієї служби на інших російських магістралях. На інших залізницях імперії основним принципом управління процесом перевезення був прийнятий принцип крайньої централізації розпоряджень по організації руху, із усіма відповідними наслідками.

Складність мережі Південно-Західних залізниць із її різнохарактерним рухом і нерівномірною інтенсивністю на різних ділянках, різноманітність напрямків вантажних потоків і різнорідність перевезень не дозволили зосередити в конторі руху, крім її безпосередніх завдань, ще й питання вагонного господарства з обробкою відповідних статистичних матеріалів.

Враховуючи вищезазначене, можна зробити висновок, що на перших етапах організації служби руху Південно-Західних залізниць, у центральному уп-

равлінні цієї служби було організовано два відділення, що відповідали за всю поїзну роботу на залізниці. А саме:

1. Відділення контролю руху. У цьому відділенні було зосереджено управління всією технічною стороною руху, тобто контроль за його правильністю, за відповідністю між фактичними обсягами перевезень і пропускною спроможністю залізниці, виконання встановлених правил і вимог до технологічного процесу перевезень, а також розробка питань і організація всіх спеціальних перевезень: перевезення пасажирів, фруктів, живності та спеціальних вантажів, військові перевезення мирного й воєнного часу. Причому до спеціальних перевезень також було віднесено весь рух господарських поїздів і перевезення вантажів для потреб залізниць.
2. Відділення пробігу та обороту вагонів. Тут було зосереджено розпорядчу владу з питань збирання приватних вантажів, обміну із сусідніми залізницями, а також статистика пробігу поїздів і вагонів.

Незалежно від зазначених двох відділень технічно-розпорядчого руху до складу центрального управління служби руху належали:

- відділення обліку, до обов'язків якого було віднесено ведення обліку особового складу та всі питання грошового й матеріального господарства служби;
- відділення розбору претензій, до компетенції якого цілком належало за його назвою бути необхідним саме у службі руху, а не в комерційному відділі. У службі руху це відділення було як барометр, що показував слабкі сторони служби-виконавця, її помилки та недоліки у веденні справи;
- секретаріат, що вів загальну реєстратуру, діловодство по скаргах і взагалі з усіх питань, що не увійшли у коло ведення зазначених раніше чотирьох основних відділень.

Із такою організаційною структурою служба руху Південно-Західних залізниць проіснувала до 1894 р. За цей час мережа експлуатованих залізничних колій значно розширилась, особливо з приєднанням новозбудованих уманських і новоселицьких гілок. Значно розширився та збільшився вантажний і пасажирський рух,

зросли обсяги військових перевезень, що ускладнило управління процесом транспортування. Аналіз збільшення обсягів перевезень вказав на окремі недоліки розвитку в управлінні структурою служби руху і на необхідність організації її на інших посадах. Робота з реорганізації служби на акціонерних Південно-Західних залізницях почалась у 1894 р. і була закінчена в 1897 р., коли залізниці мали статус казенних.

Упродовж усього періоду існування акціонерних Південно-Західних залізниць досвід роботи служби руху цілком довів усю свою життєвість і практичну доцільність принципу децентралізації всієї розпорядницької влади у сфері управління процесом перевезень.

Значний внесок у вдосконалення процесу перевезень Південно-Західних залізниць здійснено відомим державним діячем Російської імперії Сергієм Юлійовичем Вітте.

С. Ю. Вітте увійшов до історії як найвидатніший організатор руху поїздів не тільки Південно-Західних залізниць, але і всієї залізничної мережі імперської Росії. Саме до періоду роботи Вітте на Південно-Західних залізницях можна віднести формування в Сергія Юлійовича основ економічних поглядів, як майбутнього політичного та державного діяча всеросійського масштабу. Як писав В. Водовозов: «...политическое миросозерцание Витте может быть до известной степени... названо миросозерцанием просвещенного абсолютизма, в котором сочетались романтическая форма старого дворянского (пожалуй, отчасти славянофильского) монархизма с содержанием практических стремлений молодой промышленной буржуазии» [353].

Вибудовуючи логіку економічної політики Південно-Західних залізниць на посаді начальника служби руху, С. Ю. Вітте постійно прагнув до пріоритету цілого над частиною, стратегії над тактикою, пріоритетності загальногосподарського результату над тимчасовим успіхом, ніяк не применшуючи важливості та значення комерційного успіху [1].

Державницькій кар'єрі С. Ю. Вітте сприяла ситуація із катастрофою царського поїзда у 1888 р. – він став особисто відомий імператорові Олександру III. Вітте відмовився пустити царський поїзд із підвищеною швидкістю по лініях Південно-Західних залізниць, як того вимагали супроводжуючі з числа імператорського оточення, і тим самим викликав велике невдоволення з боку міністра шляхів сполучення та інших високопосадовців. Через два місяці сталась катастрофа з царським потягом саме через названі Вітте причини. Про нього згадали та запросили працювати до Петербурга [353, 354].

Пізнавати основи управління процесом перевезення С. Ю. Вітте почав в Одесі: у другій половині 1870-х рр. він очолив службу експлуатації Одеської залізниці – однієї з найдовших залізниць країни зі значними обсягами вантажного та пасажирського руху. Одеська залізниця, що розташовувалась на півдні імперії, була на поганому рахунку й «занимала первое место по крайней непозволительной небрежности к нуждам служащих. Нигде, на остальных дорогах этой группы, нельзя найти таких станций, как Бирзула. ...На станции Бирзула поселение в вагонах разрослось в правильную колонию под названием Молдаванка» [333]. Малося на увазі, що з моменту будівництва залізниці кілька десятків пасажирських вагонів було знято із коліс, поставлено безпосередньо на землю, і в такий спосіб рухомий склад було пристосовано під житло для службовців.

Першим начальником служби руху на Одеській залізниці був Ф. М. Штерн. Він не мав спеціальної залізничної освіти, проте завдяки професійним здібностям за короткий час пройшов шлях від помічника начальника станції Балта до начальника служби руху. Його наступником став С. Ю. Вітте. Поїзди на цій залізниці часто сходили з рейок. Одного разу, на вхідних стрілках станції Жмеринка, зійшов із рейок імператорський поїзд. Олександр II прийшов на станцію пішки, де всі чекали прибуття потягу. Особисто переконавшись, що злого наміру тут не було, він поставився до цього випадку доброзичливо, подія залишилась в історії, але без наслідків для керівників залізниці. Поїзд швидко поставили на рейки, і монарх продовжив свою подорож.

У 1877 р. почалася Російсько-турецька війна, Одеська залізниця виявилася найважливішою залізницею, по якій війська та військові вантажі доставлялися до місця бойових дій. Досвіду залізничних перевезень великих військових з'єднань на далекі відстані в Російській імперії на той час ще не було, тому організація перевезень на перших порах мала жахливий стан: поїзди ходили із невеликою швидкістю, катастрофічно не вистачало паровозів, погано використовувались пропускна і провізна спроможності магістралі. Для збільшення пропускної здатності залізниці С. Ю. Вітте запровадив важливе нововведення – він став формувати паровозні бригади. Якщо раніше машиніст до свого паровоза відносився так само, як селянин до свого коня (відпочиває селянин – разом з ним відпочиває і кінь), то тепер паровози стали рухатися безупинно, вдень і вночі, змінювалися тільки локомотивні бригади.

Після об'єднання трьох залізниць у одне акціонерне товариство, в фінансовому звіті товариства Південно-Західних залізниць за 1879 р. говорилось: «Одесская железная дорога, обладавшая 303 паровозами, прибегла к крайней, оправдываемой только чрезвычайными обстоятельствами, мере: употребляют паровозы в дело беспрерывно, сменяя лишь паровозную прислугу. Таким образом, паровозы находились в распоряжении лиц, не ответственных за их состояние, и на одних и тех же паровозах постоянно ездили другие машинисты и кочегары. Система эта, употребляемая в Америке, на дорогах новых, не имеющих еще достаточных средств для ремонта, ведет к тому, что паровозы весьма скоро приходят в совершенную негодность и потом уже не ремонтируются, а передаются паровозостроительным заводам для разборки» [333].

Отже, не будучи проінформованим про існування американської системи управління перевезеннями, С. Ю. Вітте прийшов до прийняття такого рішення самостійно, можна сказати, за виробничою необхідністю. На той час поїзд із однієї станції не можна було відправити на перегін, поки попередній не прибуде на наступну станцію і машиніст не повідомить про своє прибуття телеграфом на станцію відправлення. С. Ю. Вітте організував відправлення військових поїздів один

за іншим в інтервалі 20–25 хвилин. Він, звичайно, ризикував, але всі перевезення, організовані С. Ю. Вітте в такий спосіб, не потрапили у жодну катастрофу.

Така ситуація з організації перевезень не була чимось надзвичайним – основний кістяк інженерів шляхів сполучення в ті роки становили будівельники. С. Ю. Вітте усе своє виробниче життя займався експлуатацією, економікою і тарифами й, виходячи зі спогадів, досить презирливо відносився до кадрових інженерів-колійників. У зв'язку з тим, що його через відсутність фахової залізничної освіти не призначили начальником залізниці, до корпусу інженерів шляхів сполучення С. Ю. Вітте відчував погано приховану антипатію. Будучи в основній своїй масі будівельниками, інженери-залізничники погано знали службу руху, не відрізнялися дисципліною й організованістю. По закінченні інституту їх зараховували до міністерства шляхів сполучення і звідти, відразу призначали на керівні посади в адміністраціях залізниць, часто без досвіду служби на нижчих посадах. Потрібний був ряд надзвичайних подій, щоб російське залізничне співтовариство, нарешті, зрозуміло, до чого призводить неуважність до підготовки персоналу.

16 лютого 1880 р. С. Ю. Вітте отримав призначення на посаду начальника служби експлуатації Південно-Західних залізниць. Він переїхав до Києва, облаштував у службовій квартирі телеграф із цілодобовим чергуванням телеграфіста. Мета – оперативне втручання в процес перевезень і реорганізація структури управління залізницями «для більшої, ніж раніше централізації». Головною задачею С. Вітте вважав збільшення прибутків і усунення дефіциту рухомого складу, що став хронічним. Для збільшення доходів необхідно було залучати на залізниці вантажі, у тому числі і з інших видів транспорту. Наприклад, з усього зернового вантажу, що прибув до Одеси, з метою відправлення за кордон, у 70-ті рр. XIX ст., тільки від 52 до 54 % зерна прибувало по залізниці, інше – водним і гужовим транспортом [99].

У боротьбі за збільшення об'ємів перевезень не тільки зернової номенклатури, але і більш цінних вантажів гірничої промисловості Південно-Західні залізниці використовували дуже дієвий інструмент – гнучку тарифну політику. Зменшені тарифи, запроваджені товариством на донецьке вугілля, призвели до зростання

його використання в регіоні тяжіння до залізниць. Англійське вугілля, що доставлялось до Одеси як баласт (вантаж, що був потрібний для поліпшення ходових якостей судна, регулювання глибини занурення) в трюмах кораблів після вивантаження зерна, перестало користуватись попитом у даній місцевості. Щоб зацікавити виробників цукру відправляти більше своєї продукції залізницею, було знижено тариф на перевезення цукрового буряка [120, с. 67–71].

Для транспортування цінних вантажів на Південно-Західних залізницях у графік руху вводились прискорені поїзди. В XIX ст. настав розквіт російсько-китайської чайної торгівлі. Чай посів перше місце серед предметів китайського експорту до Російської імперії, відтіснивши шовк і бавовняні матерії. Станом на 1811 р. експорт чаю до Росії становив 80000 пудів, станом на 1820 р. – більше 100000 пудів, причому торгівля чаєм складала 88 % від загального обсягу російсько-китайської торгівлі на той час. У 1822–1862 рр. діяла заборона на ввезення чаю до Російської імперії через європейські кордони держави. Весь чай надходив на внутрішній ринок через Кяхту – торговельну слободу Троїцькосавського округу Забайкальської губернії. З 1862 р. почав наступати період демократизації торгівлі цим популярним у Російській імперії продуктом. Оптові та роздрібні обороти зростали швидкими темпами. Одеса стала головним перевалочним пунктом, через Одеські порти чай надходив на російський ринок. За ініціативою адміністрації Південно-Західних залізниць у розклад руху було запроваджено рух спеціальних «чайних» поїздів прямого сполучення Одеса–Москва.

Щоб збільшити вантажообіг на сухопутному кордоні, керівництво акціонерного товариства Південно-Західних залізниць, уклало серію конвенцій з німецькими, австрійськими та румунськими залізницями про відкриття на всіх прикордонних станціях (Граєве, Радзивилів, Волочиськ, Унгени), а також в Одесі агентств «для здійснення митних обрядів» за дорученнями відправників вантажу.

Із повною впевненістю можна стверджувати, що значна частина сучасних ідей, сформульованих при організації системи фірмового транспортного обслуговування (принцип «одного вікна», створення агентської мережі, кредитування від-

правників вантажу, експедиторське обслуговування безпосередньо працівниками залізниць тощо) отримано з досвіду товариства Південно-Західних залізниць та одного із найвідоміших керівників цієї транспортної мережі – Сергія Юлійовича Вітте. У результаті цих заходів – за період із 1881 по 1885 рр. чистий прибуток товариства від експлуатації власних залізничних колій виріс з 4,3 млн руб. до 13,6 млн рублів або більше, ніж утричі [353].

6.2. Значення колійного господарства в розбудові і функціонуванні залізниць та її інфраструктури

Залізнична колія – це комплекс споруд і пристроїв, що утворюють шлях із рейковою колією для руху залізничного рухомого складу. До її основних елементів відносяться: верхня будова (рейки зі скріпленнями, стрілочні переводи, шпали, баластний шар), земляне полотно (насипи, виїмки). Це є основою для верхньої будови та штучних споруд. Ширина колії на залізницях вимірюється по внутрішніх гранях голівок рейок. Винахідники та будівельники перших залізниць визначили ширину колії, що дорівнює приблизно 5 футам. Один фут, як відомо, дорівнює 12 дюймам, а в одному дюймі – 2,54 см. За розрахунками виходить, що ширина залізничної колії повинна становити приблизно 1,5 м. Чому ж тоді було обрано іншу ширину колії? Стефенсон спочатку прийняв ширину колії рівну 4'6" (4 фути 6 дюймів, що дорівнювало 1372 мм). Це відповідало ширині колії звичайних доріг, поширених на півночі Великобританії. Однак при конструюванні власного паровоза йому не вдалось зручно розмістити паровий циліндр, тож довелось розширити колію на два з половиною дюйми. В результаті ширина колії стала дорівнювати 1435 мм [146, с.268-289]:

Конструкція верхньої будови колії перших вітчизняних залізниць ґрунтувалась на досвіді експлуатації Санкт-Петербурзько-Московської залізниці. Вибір більш широкої колії забезпечував зручніше розміщення механізмів паровоза, збільшення

об'єму його котла, маси вантажу у вагонах, кращу стійкість рухомого складу. П. Мельников запропонував колію шириною 5' (1524 мм), що було на 89 мм ширше за колію, прийняту Стефенсоном. Так ширина російської рейкової колії, габарити рухомого складу та наближення будов бралися такі ж, як на Санкт-Петербурзько-Московській залізниці [313, с. 79].

Рейки перших років експлуатації залізниць були зроблені із заліза, вагою 24–35,5 кг/м, зі стиком на шпалі. Довжина їх дорівнювала 4,6; 5,5; 6,1 метрів. У процесі експлуатації залізні рейки швидко спрацьовувалися. Тому з часом перейшли до використання більш економічних двохшарових рейок: верхня частина головки – зі сталі, шийка та підшва були із заліза. У 1868 р. з'явилися перші сталеві рейки – на Горобиному підйомі лінії Петербург–Москва і частково на Нижньогородській залізниці. З 1875 р. рейки такого типу одержали широке поширення. Наприкінці 90-х рр. сталеві рейки укладалися на всіх магістральних лініях, а на під'їзних коліях залишалися залізні. Російські інженери вже в перші роки розвитку залізниць обрали рейку з широкою підшвою. Згодом цей профіль рейок поширився по всіх залізницях світу.

Міцність рейок визначається вагою на одиницю довжини. У XIX ст. міцність рейок із часом змінювалася в незначних розмірах, але кількісне число типів було значним, що приводило до їх подорожчання при виготовленні. На одній ділянці шляху в колію укладали різні типи рейок, що було основною причиною нерівномірного спрацювання як рейок, так і бандажів коліс рухомого складу. У середині 70-х рр. почали переходити до уніфікації типів рейок залежно від навантаження на вісь рухомого складу, причому їхня вага коливалась від 24 до 31 кг/м при довжині рейки 6 метрів.

Рейкові опори виготовлялися дерев'яними, у вигляді шпал або поперечок, виготовлених із соснової, ялинової та дубової деревини. Розміри шпал коливались у широких межах, причому довжина їх була від 2,45 до 3,20 м. У 80-х рр. XIX ст. існувало 12 типів шпал, у 1900 р. це число скоротилося до п'яти. На одну версту залізничної лінії спочатку укладали 1300–1400 шпал, потім 1500, а на кінець XIX ст. –

1600 шпал. Строк служби простих дерев'яних шпал був дуже невеликим, для продовження терміну служби їх почали просочувати антисептиками. Спочатку шпали просочували мідним купоросом, потім – хлористим цинком. Просочування збільшувало термін служби шпал майже вдвічі.

Шар баласту на перших магістральних лініях складався з двох частин: нижній – із піску, верхній шар зі щебеню або гравію великої фракції. Із 60-х років XIX ст. рейкові колії почали будувати з баластом із піску без прикриття щебенем або гравієм. Товщина баластового шару приймалася 0,30–0,38 м, а на початку XX ст. – 0,43 метра.

Стан верхньої будови колії, що застосовувалася на вітчизняних залізницях, досить точно була охарактеризована в доповіді міністерства шляхів сполучення, яка датується 1877 р.: «Неудовлетворительное устройство путей и бедность ремонтных средств составляют слабое место нашего железнодорожного хозяйства» [17 с. 16–19].

Починаючи з дати заснування Південно-Західних залізниць і оцінки стану отриманої у спадок залізничної колії, правління залізниць було занепокоєне станом земляного полотна на новостворених залізницях. Унаслідок пошкодження насипу земляного полотна між станціями Вінниця та Тюшки – пасажирський рух на Жмеринській дільниці проводився з пересадкою на 214 версті, а вантажний рух було зовсім припинено до закінчення виправних робіт. У результаті, доставку вантажів, що вже перебували в дорозі, було затримано, а на північ від Жмеринки до перевезення зовсім не брались [229].

Особливу увагу правління залізничного товариства приділяло інженерним рішенням щодо утримання верхньої будови колії, в тому числі боротьбі з насипами, що рухалися, і заглибинами на Бессарабській, Волочиській та Новоселицькій гілках. Але розробка й укріплення Вінницької та Київської заглибин являли собою дуже нележку, витратну роботу. У деяких випадках доводилось залишати старе полотно і робити обходи, з фінансової точки зору, такі, як Тилігульський, Ренійський тощо. Заміна верхніх плавучих шарів ґрунту в полотні, а також дренажні ро-

боти застосовували в різних частинах Південно-Західних залізниць для досягнення належної міцності полотна. Залежно від розвитку руху та збільшення складу поїздів довелося турбуватися і через зменшення ухилів на багатьох частинах лінії, особливо там, де вони перевищували 0,008.

Лінія відчуження на акціонерних Південно-Західних залізницях була не широкою – вона варіювала, в основному, від 8 до 12 сажнів у кожний бік, а на ділянці від Бреста до Граєвого була такою вузькою, що лінія відчуження співпадала з канавою виїмки чи підшовою насипу, як наслідок, встановлення захисних щитів від снігових заносів було унеможливлено до моменту випадання достатньої кількості снігу.

До головних колій приєднувалися такі під'їзні колії, побудовані приватними особами за сприяння адміністрації Південно-Західних залізниць:

1. Гілка від ст. Кожанка до цукрового заводу графа Браницького – 2,684 версти.
2. Запасна колія товариства цього ж цукрового заводу на 16 версті від Козятини в напрямку Києва – 0,284 версти.
3. Гілка від ст. Козятин до Махаринецького цукрового заводу – 9,021 версти.
4. Запасна колія на ст. Бердичів до керосинового заводу барона Нобеля – 0,922 версти.
5. Коровенецька гілка від ст. Михайлинки до цукрового заводу Терещенка – 2,710 верст.
6. Гілка біля ст. Полонне до дров'яних складів графа Браницького – 0,440 версти.
7. Орчієвська гілка від 698 версти між станціями Рівне та Клевань до лісопильного заводу товарно-технічної обробки лісових матеріалів – 2,972 версти.
8. Степанська гілка від ст. Клевань до Лісових Дач товарно-технічної обробки лісових виробів – 60,120 верст.

Земляне полотно між Києвом і Бердичевом та між Брестом і Граєвим було одноколійним, а на відрізках від Бердичева до Бреста та на Радзивилівській гілці було облаштоване у дві залізничні колії. В обох випадках воно мало нормальну

ширину та належний профіль. Земляне полотно на вказаних ділянках перебувало у відмінному стані – планування його поверхні було виконано згідно з нормативними вимогами, що попереджало накопичення дощової води та води від сніготанення.

Південно-Західні залізниці отримували шпали із найближчих лісів. Ціна за кошторисом: дубові – від 57 до 60 копійок за одну штуку, соснові – від 33 до 35 копійок за шпалу. Обробка шпал розчином проти гнилі не проводилась. Всі стрілочні бруси було зроблено з дубових порід дерев.

На ухилах 0,008 і кривих радіусом 300 сажнів на північ від станції Бердичів на відстані однієї версти значну кількість шпал було закріплено неправильно, без належної підбивки баластом, більшість стикових шпал було розміщено не симетрично до стику і на неналежній одна від іншої відстані. Неправильне закріплення рейко-шпальної решітки виникло внаслідок проведеної у 1876 р. суцільної заміни вибракуваних рейок на сталеві в зимовий час. У зв'язку з тим, що залізні рейки були довжиною 20 футів, а сталеві 28 футів, то відповідне розміщення шпал було зовсім іншим, у зимовий час не можна перемістити шпали. Залізнична колія у невикористаному, «тимчасовому» стані експлуатувалась упродовж 10 років! [294, л. 4–5 з об].

Поздовжній профіль ліній акціонерного товариства Південно-Західних залізниць був ламаним, у плані було багато кривих, особливо на відстані від станції Бердичів до станції Демчин і на найближчих до станцій Здолбунів і Рівне перегонах. На залізницях найменший радіус кривих дорівнював 300 сажнів, причому на відрізок напрямку від Києва до Бердичева радіус кривих був не менше 500 сажнів.

Профіль колії відносно підйомів і спусків був також нерівномірним. Виходячи зі ст. Київ при значенні 61,08 висоти над рівнем моря, залізнична лінія досягала на ст. Козятин свого найбільшого значення – 136,31 над рівнем моря. Потім, коливаючись, вона з пониженням досягала значення 59,71 біля Бреста і 51,64 – біля станції Книшин. Від Книшина швидко збільшувалась і біля станції Моньки досягала значення 80,75 і таким же чином швидко знижувалась біля станції Гоніондз –

до значення 48,97 над рівнем моря, пересікаючи р. Бобр. Височина біля станції Моньки складала різницю висот між р. Бобр і верхів'ям річки Нарев.

Баласт на деяких дільницях ліній не відповідав своєму призначенню і на дільницях Одеса–Роздільна, Бірзула–Жмеринка–Козятин був замінений кращим. Не маючи можливості користуватися таким матеріалом для Південно-Західних залізниць на всій їхній довжині, який потрібний для гарного баласту, і прагнучи, з іншого боку, попередити всі можливі негативні наслідки від застосування занадто дрібного піщаного баласту, адміністрація південно-західних доріг невпинно прагнула досягти покриття полотна щебеневим шаром, що було досягнуто на відстані 1500 верст [163] .

На всій довжині Південно-Західних залізниць від Києва до Козятина і далі на північ функціонував тільки один кар'єр, який було розташовано на 978 версті, біля станції Клещели на відстані 60 верст від Бреста, в якому видобувався хороший баласт. При будівництві залізниць перший баласт, укладений у призму земляного полотна, був глинистим, мав мілку фракцію та погану якість, а на відрізьку шляху від Козятина до Бердичева був зроблений із вапняного щебеню. Згодом цей щебінь було замінено на пісок і в подальшому ремонт призми верхньої будови колії проводився тільки щебенем із Клещельського кар'єру і частково із Жмеринського.

Покриття головних ліній залізниць баластним щебенем проводилось послідовно, починаючи від Києва до Жмеринки, із розрахунку 30 куб. сажнів на версту. На роботи по покриттю баластної призми щебеневим баластом щорічно виділялось 27000 рублів. Враховуючи ціну кожного кубічного сажня по 18 рублів, щорічно потрібно було покривати щебенем майже 50 верст. Насправді покривалось значно більше – використовувались необліковані запаси, що зберігались на окремих дільницях лінії.

До 1887 р. дільниця від Києва до Козятина на всій своїй довжині була покрита шаром щебеневого баласту, що дало змогу збільшити швидкість поїздів із гарантуванням вимог безпеки руху [294, л. 9].

Правління залізничного товариства активно сприяло проведенню робіт щодо покращання верхньої будови колії. Важко собі уявити ту різнокаліберність рейок, з якими в 1878 р. Південно-Західним залізницям довелося починати свою діяльність. На головних лініях можна було протягом 100 верст зустріти рейки від 20 до 24-х фунтів у погонному футі, залізні та сталеві, найрізноманітніших профілів, російського та іноземного виробництва. Правління залізниць увесь час неухильно трималось думки щодо необхідності збільшення ваги рейок до 27 фунтів у погонному футі для того, щоб привести верхню будову колії залізниці у відповідність із усе зростаючою вагою рухомого складу та швидкістю руху поїздів. Таким чином, у питанні збільшення ваги рейок прагнення управління залізницями, з одного боку, були направлені на групування різних типів рейок згідно з умовами руху поїздів, а з іншого – до укладання в колію нових рейок важкого типу. При цьому служба колії керувалась результатами власних спостережень і докладних досліджень, що проводилися інженерами з 1887 по 1890 рр. Весь шлях від Одеси до Києва було замінено на рейки вагою 24,5 фунта в погонному футі, а згодом – на рейки вагою 28,5 фунта.

Паралельно зі збільшенням ваги погонного метра рейки поліпшення стану верхньої будови колії відбувалось на всіх лініях Південно-Західних залізниць у сфері скріплень: посилювались стики, замінювались підкладки, застосовувались пружинні шайби, поліпшувались та удосконалювались конструкції й матеріали стрілочних переводів, хрестовин.

Станом на 1 січня 1886 р. на Південно-Західних залізницях перебували в експлуатації на головних коліях 2210,27 верст і на станційних – 67,92 сталеві рейки. На дільниці Київ-Граєве ситуація з рейковим господарством була такою:

На відстані від станції Козятин, починаючи з 1878 р., використовувались рейки довжиною 28 футів на 11 шпалах, укладені в колію, і зустрічались навіть більш пізнього часу в задовільному стані.

На першій і другій колії станції Фастів, починаючи від пасажирської платформи, були укладені сталеві рейки. На інших коліях, де відбувалось схрещення руху

пасажирських поїздів, у експлуатації перебували, причому в незадовільному стані, рейки іноземного виробництва з трьома отворами для кріплення болтів і стиковими з'єднаннями на шпалах. Частину рейок було вкладено в колію неправильно: зі стиками «в розбіжку», стики, що повинні знаходитись на шпалі, розташовувались, у проміжку між шпалами, багато підкладок були тріснутими.

На дільниці від Козятина до Бердичева, на відстані майже 25 верст, на головній колії було змонтовано рейки сталевого типу, що укладені в колію у 1877–1879 рр.

До розряду штучних споруд відносяться ряд віадуків, пішохідних мостів і підколійних тунелів, які було побудовано на станціях Київ, Козятин, Жмеринка, Бірзула, Одеса та інших. При об'єднанні залізничних колій трьох товариств стан багатьох штучних споруд викликав у нового керівництва Південно-Західних залізниць ґрунтовні побоювання. Чавунні труби, що розійшлись у місцях з'єднання ланок при значному тиску води, могли зруйнувати тіло насипу, мости на чавунних гвинтових палях підмивались течією річок, дерев'яні мости перебували в експлуатації навіть на головній лінії. Отвори для пропуску весняних паводків у багатьох трубах і мостах були недостатніми. За 25 років було замінено новими надійними спорудженнями до 200 чавунних труб, мостів на чавунних палях і дерев'яних, на 23 мостах збільшено отвори, побудовано нові, значно більші мости через р. Буг, Десна, Тетерів, Случ, Хомора, Горинь, Стир, Лісова і Нарів. Було побудовано до 400 нових штучних споруд, посилення ферм мостів торкнулось більшості з них по всій мережі, за винятком декількох великих мостів [189].

Серйозну небезпеку для руху поїздів представляли рясні снігопади та викликані ними снігові замети. У 1880 р. на дільниці Оренбург–Бузулук через буран колію було закрито впродовж 50 днів. У царській Росії тисячі сіл обкладалися «сніжною» людською та кінською повинністю, на снігоборотьбу організовано залучались військові частини. Узимку екіпаж пасажирських поїздів забезпечувався лопатами. А застряглі в сніговому полоні поїзди визволяли від обіймів снігової стихії самі пасажири.

Боротьба зі сніговими заметами – одна зі специфічних сторін зимової діяльності Південно-Західних залізниць. Вона з особливою інтенсивністю проводилась на колишній Одеській залізниці. Дуже часто траплялось, що на цій залізниці перерви руху поїздів на дільниці між Бірзулою та Одесою доходили до 10–12 днів. Єлизаветградська та Бессарабська гілки також були дуже піддані сніговим заметілям. «Перші наші залізниці, проходячи по порівняно заліснених місцевостях, були більш-менш захищені від впливу снігових заметів, а якщо останні іноді й траплялися, то незначна довжина місць, що заносились під час хуртовин, допускали швидке й своєчасне застосування відповідних заходів, завдяки чому не було великих незручностей у підтримці правильності й стабільного курсування під час зимового руху поїздів. Але в міру розвитку залізничної мережі, зважаючи на наявність безлісних місцевостей, через винищування, що підсилювалось одночасно із прокладкою доріг, збільшувалась довжина заносних місць, збільшувалась кількість незручностей від снігових заметів» [330]. Справедливо вважалось, що «снігові замети являють собою одне з найсерйозніших нещасть на наших залізницях, переважно на рейкових напрямках південної половини Європейської Росії – нещастя, що відбивається як на управліннях залізниць, так і на пасажирах, одержувачах і відправниках поштової кореспонденції, товарів та ін..» [317].

Особливу увагу до питань боротьби зі сніговими заметами привернула зима 1866–1867 р., коли лютували сильні заметілі і на залізницях утворилися великі снігові кучугури. Саме в цей час на порядок денний постало питання організації захисту залізниць від сніжних заметів і боротьби із ними. В першому ж циркулярі, виданому з цього питання МШС у 1868 р., автором якого був головний інспектор залізниць барон Дельвіг, було перераховано основні заходи зі снігоборотьби, серед яких був рекомендований «живий» захист із посадкою дерев уздовж рейкової колії, в основному пропонувались породи із сосни або ялини [97].

Із поширенням залізничної мережі на південь, у степи, залізничникам довелося зіштовхнутися з двома проблемами: сніговими заметілями надзвичайної сили і неможливістю використання ялинових живоплотів. Для захисту від сніж-

них заметілей почали використовувати насадження з листяних порід, з 6–11 рядів дерев і чагарників у залежності від наявної ширини смуги відчуження. Ініціатором влаштування таких лісових узлісь у 1877 р. виступила Курсько-Харківсько-Севастопольська залізниця [123, с. 151; 296].

Систематичною посадкою живого захисту з кущів і дерев, що проводилась, зважаючи на багаторічні спостереження за результатами від маніпуляцій із перенесенням дерев'яних щитів і застосування снігових плугів – управління залізниці прагнуло забезпечити безперервність під час зимового руху. На кінець XIX ст. на Південно-Західних залізницях було 1136 верст деревних насаджень, постачання саджанців відбувалось з трьох розплідників, що розташовувались у Роздільній, Крижополі та Цибульові. Отже, лісонасадження в умовах безлісної частини Південно-Західних залізниць функціонували як окремі інженерні споруди, що застосовувались у системі заходів по забезпеченню безперебійного руху поїздів, для підвищення провізної та пропускної спроможностей залізниці [202, с. 201].

Зауважимо, що на Південно-Західних залізницях вперше в Російській імперії знайшов застосування обертальний паровий снігоочисник «ROTARY», збудований у Копенгагені в 1895 р., ця машина потребувала ряд конструктивних удосконалень і видозмін, що були необхідні в цьому снігоочиснику для досягнення бажаних результатів – форсованої очистки колії від значних снігових заметів.

На об'єднаних залізницях було виявлено значну невідповідність розмірів вокзалів (пасажирських будинків) по відношенню до інтенсивності пасажирського руху: «Переходячи до стаціонарних будівель, треба насамперед зупинитися на пасажирських будинках. Уже в перші роки після об'єднання трьох залізниць стала відчуватися тіснота та незручність у більшості пасажирських будинків. Тільки будинки Єлизаветградської, Кишинівської й Брестсько-Граєвської діляниць відповідали обсягом пасажирського руху. Особливо нестерпним було положення на кінцевій пасажирській станції в Одесі-Куликове Поле (нині Одеса-Головна), де пасажирський будинок містився з часу будівництва залізниці в невеликому тимчасо-

вому дерев'яному бараці. Подібні незручності відчувались і на вузлових станціях: Роздільна, Бірзула, Жмеринка, Козятин» [55].

Одночасно на залізницях удосконалювалась сигналізація станцій. Від обертових дисків перших часів залізничної ери Південно-Західні залізниці поступово переходили до системи семафорів, прийнявши англійський тип семафора дальньої дії з крилом, що опускалось на 45° з правого боку. Перші семафори були встановлені в 1882 р. на одеських міських станціях. Згодом уся головна лінія Одеса–Граєве і більшість відгалужень були обладнані семафорами, робота із заміни станційних дисків на семафори на Південно-Західних залізницях активно продовжувалась. Встановлення семафорів супроводжувалось монтажем контрольних до них приладів, оптичних, акустичних і сигнальних дзвінків, що згодом з успіхом були замінені телефонним зв'язком.

Швидко зростаючі обсяги руху поїздів вимагали значного поширення лінійної блок-системи. Вперше її було застосовано в 1887 р. на дільниці Одеса–Порт, Пересип, Одеса–Застава. Починаючи з 1898 р., застосовується система Сименса і Гальске, але з багатьма видозмінами в деталях, викликаними спеціальними умовами, діючими на Південно-Західних залізницях.

Першим кроком в галузі будівництва монументальних і просторих пасажирських будинків став Одеський вокзал. За зручностями розміщення приміщень, завдяки їх оздобленню та ретельній, продуманій розробці композиції щодо інших деталей інтер'єру, вокзал був одним із кращих у Російській імперії.

Згодом були побудовані монументальні пасажирські вокзали в Козятині, Бендерах, менші – на багатьох станціях і полустанках. А саме: Рені, Васильків, Етулея (243-тя верста від Бендер) та інших, на багатьох станціях вокзальні приміщення були перебудовані до більших розмірів.

Процес розширення пасажирських приміщень не встигав за зростанням пасажирського руху. Тому висувались все нові й нові вимоги до поліпшення пасажирських будинків. У побудованому пасажирському будинку для Жмеринського вузла були враховані всі вимоги для зручності пасажирів, виходячи із практики кращих

західноєвропейських вузлових пасажирських станцій. Розроблявся проект для нового вокзалу в Києві, який своїми розмірами та зручностями мав відповідати величезному пасажирському руху і значенню цієї станції.

Станція Київ, що належала до акціонерних Південно-Західних залізниць, мала у своєму розпорядженні гарну та зручну кам'яну трьохповерхову пасажирську будівлю і при ній криту пасажирську платформу, до якої прибували поїзди з обох залізниць – Південно-Західних і Курсько-Київської. Вокзал станції Київ перебував у загальному користуванні – на станції Київ Курсько-Київська залізниця свого пасажирського будинку не мала. Незважаючи на те, що на станції Київ знаходилось 30,24 верст запасних колій, вона була дуже тісною, і все, що на ній розташовувалось – виробничі та інші будівлі були побудовані досить скупчено.

Біля станції Київ розташовувалась колонія з житлових одноповерхових будинків, поштукатурених зовні, з окремими двориками. Серед цих помешкань збереглося кілька бараків, оштукатурених, але без фундаментів. Вони мали привабливий зовнішній вигляд. Більш кращий стан мало окреме приміщення для лавки товариства споживачів, організованого службовцями, новий кам'яний будинок їдальні для робітників майстерень, добре обладнаний всім необхідним, і двоповерхова кам'яна будівля залізничного училища та його інтернату на 70 чоловік.

В одному з бараків розташовувалась кімната для кондукторських бригад, а поряд – кімната для зберігання та заправки кондукторських ліхтарів. Ця кімната не мала жодної кватирки або іншого способу вентиляції, і тому вся була пропахнутаю гасом. І хоч підлогу цієї кімнати було оббито металевими листами, все ж таки зберігання і заправлення значної, як для Києва, кількості кондукторських ліхтарів у тісному приміщенні всередині старезного барака, що розташовувався дуже близько до інших будівель, із пожежної точки зору, представляло явну небезпеку.

Паровозне депо було кам'яним на 8 паровозів, поряд знаходились дві вагонні будівлі на 20 вагонів, тут же розміщувались головні майстерні і головний магазин залізниці. Будівля майстерень була добре обладнаною всім необхідним, але паралельно до цеху для виготовлення вагонів було побудовано довжелезне,

із сухих соснових дощок, приміщення для контори, яке через свою близькість до виробничих приміщень було пожежонебезпечним. Основним недоліком Київських Головних майстерень було те, що двір був дуже тісним, обладнання розміщувалось надто скупчено [294, л. 14–15].

Проводились великі обсяги робіт із вкладанням значних коштів на розвиток паровозних і вагонних майстерень Південно-Західних залізниць, особливо в Одесі та Києві. З плином часу ці майстерні стали використовуватись не тільки для ремонту, але і для будівництва паровозів і вагонів. Незважаючи на те, що київські майстерні подвоїли площі своїх приміщень, а одеські – потроїли, потрібно було ще багато фінансових затрат, щоб майстерні стали задовольняти постійно зростаючі до них вимоги. В багатьох інших пунктах (а саме: Вапнярка, Бобринська, Старосільці) було проведено вагому роботу з технічного переоснащення майстерень з метою виконання малого ремонту рухомого складу.

Нові паровозні сараї (депо) були побудовані на станціях: Київ, Козятин, Жмеринка, Вапнярка, збільшені прибудовами на багатьох вузлових станціях. Загальна кількість будівель такого профілю на залізницях досягла 200. Склади палива та матеріальні склади одержали подальший розвиток на наступних станціях: Київ, Козятин, Здолбунів, Брест, Жмеринка, Христинівка.

Згадуючи про будівлі, безпосередньо призначені для поліпшення побуту службовців, насамперед, необхідно торкнутися болісного питання щодо службових житлових будинків. Квартирна проблема була однією з нагальних і гострих проблем, що виникла перед управлінням об'єднаних у 1878 р. в одне товариство трьох залізниць. Особливо питання житлового забезпечення було гострим на колишній Одеській залізниці. На майже всіх станціях цієї залізниці не вистачало квартир для значної кількості службовців – по кілька сімей залізничників тулились в одній кімнаті, багато службовців роками потерпали в тимчасово збудованих землянках, або в кузовах старих вагонів, поставлених прямо на землю. На станціях Жмеринка, Крижопіль, Бірзула, Роздільна такі «житлові» вагони утворили цілі вулиці. Всі зазначені станції були розташованими в степу і вдалині від населених

мість, тому приміщень для житла залізничні службовці найняти не могли. Не тільки на Одеській залізниці, але і на інших частинах лінії відчувалась значна потреба у житлових будинках. Крім того, квартирне забезпечення службовців на станціях не було урегульовано положенням, що встановлювало норму для службових квартир і порядок користування ними.

Затвердивши в 1881 р. Положення про квартирне забезпечення і його норми, керівництво Південно-Західних залізниць енергійно взялось за запровадження методики зі справедливого розподілу приміщень на станціях. Цим вирішувалось два питання: крім встановлення нормального порядку в найважливішій із побутових сфер для залізничного персоналу, ще і з'ясуванням потреб для майбутнього будівництва. Одночасно продовжувалось будівництво житлових будинків, казарм і напівказарм у розмірах, які до того на жодній із залізниць не застосовувались. За 25 років на Південно-Західних залізницях було побудовано понад 12000 квадратних сажнів житлових приміщень, вартістю понад два млн рублів.

Керівництво управління Південно-Західними залізницями, як ніхто інший, розуміло прямий зв'язок між ступенем забезпечення службовців на лінійних станціях житлом та працездатністю й виробничою відповідальністю персоналу. Діяльність правління по забезпеченню квартирами приносила позитивний результат у сенсі якісного підбору кандидатів для роботи на залізниці, а побічно і на кращому забезпеченні рівня безпеки залізничного руху.

Потреби службового персоналу на лінії не обмежувались однією квартирою: потрібні були церкви, лікарні, приймальні покої, приміщення для чергових, школи, крамниці, бібліотеки, їдальні, лазні. Для задоволення всіх цих насущних потреб для забезпечення культурного побуту залізничних службовців управління залізниць впродовж всього часу існування акціонерного товариства прагнуло віднайти кошти з метою створення кращих побутових умов. За залучені добровільні пожертвування безпосередньо службовців залізниць були збудовані церкви в Роздільній, Бірзулі, Жмеринці, Козятині, Волочиську та Здолбунові. У Києві й Жмеринці за кошти управління залізниць побудовані лікарні, а на багатьох станціях – прекрас-

ні приймальні покої. Особливу гордість для працівників Південно-Західних залізниць представляв санаторій, побудований у 1887 р. на станції Куяльник, для грязелікування хворих залізничників на знаменитих одеських лиманах. Будинок цього санаторію складався з окремих комфортабельних кімнат і загальної їдальні, з балконом у кожній кімнаті. Він був побудований за аналогами подібного типу будинків на курортах Швейцарії. Щорічно тут відпочивала й лікувалась велика кількість найбільш нужденних хворих службовців.

Школи та гуртожитки для дітей службовців будувались на Південно-Західних залізницях упродовж усього часу їхнього існування. Найбільше будівництво шкільних будинків було на станціях Жмеринка, Роздільна, Козятин, Здолбунів, Старосільці, Окниця тощо. У Києві були побудовані великі будинки для проживання сиріт службовців, які частково утримувались за кошти окремого товариства службовців.

Приміщення для чергових, їдальні, крамниці та бібліотеки, все, що зводилось на різних станціях, все для залізничників мало більш просторі приміщення, ніж раніше. На різних станціях стали з'являтися будинки-клуби, де у вільний від служби час працівники залізниць могли переглянути виставу, концерт, прочитати книжку.

Крім того, Південно-Західними залізницями була вибудована мережа уманських і новоселицьких відгалужень, що увійшли, разом із лініями товариства Бендеро-Галацької та Фастівської залізниць, до складу мережі Південно-Західних магістралей. У 1878 р. на всій мережі в 2305 верст двоколійними були лише 270 верст, на кінець XIX ст. із 4126 верст залізничної мережі Південно-Західних залізниць – 1468 верст були двоколійними. Таким чином, із моменту свого утворення впродовж нетривалого часу, рейкові колії сполучення товариства майже подвоїлись [2].

Начальниками служби колії і будівель (головні інженери ремонту колії та будівель) акціонерного товариства Південно-Західних залізниць були: Гаспар Іва-

нович Гундіус, Микола Олександрович Альохін (1881–1888 рр.), Іван Павлович Семенчинов (1888–1897 рр.) [314].

6.3. Розвиток паровозного господарства в умовах науково-технічної модернізації залізничного транспорту

Паровозобудування в царській Росії почалось разом із будівництвом Санкт-Петербурзько-Московської залізниці (1843 р.). Перший вантажний, із трьома рушійними (зчпними) осями, паровоз широкої колії (1524 мм) було побудовано в 1846 р. Олександрівським машинобудівним заводом у Санкт-Петербурзі. Цей рік можна вважати початком заводського паровозобудування на теренах Російської імперії. У 1858 р. Олександрівським заводом вперше в паровозобудуванні був випущений могутній вантажний паровоз із чотирма рушійними осями [209, с. 19].

У 1868–1870 рр. були розроблені перші технічні умови, що передбачали встановлення роду роботи проектного паровоза: його тип, число осей, кількість осей біля тендера, найбільший тиск, що допускався на рейку від бандажів однієї колісної пари. Паровози ділилися на пасажирські, товарні та маневрові. Найбільший тиск від бандажів однієї колісної пари на рейку в перших паровозах допускався до 10 т, а в 70-х роках XIX ст. його було підвищено до 12,6 т.

Нові конструкції паровозів проектувалися та будувалися за кошти окремих акціонерних товариств залізниць і з державної казни розрізнено, незалежно один від одного, без достатнього врахування досвіду, накопиченого при експлуатації паровозів на різних залізницях. Усе це приводило в окремих випадках до створення досить невдалих типів паровозів, що не одержали впровадження. Із 1869 по 1892 рр. заводами та залізницями було розроблено 32 варіанта товарних паровозів типу 0-3-0. З іншого боку, будувалися і признавалися як типові й обов'язкові для всіх залізниць такі паровози, що по своїй потужності явно не задовольняли вимогам часу. Проте, будучи визнаними типовими, гальмували подальший розвиток

галузі. Як окремі товариства, так і казна, маючи за мету отримання більших прибутків, не піклувалися про створення нормальних умов праці для паровозних бригад. Спочатку паровози замовлялись і будувались без необхідного захисту паровозних бригад від атмосферних впливів і без дотримання правил безпеки. Вони мали лише передню стінку для захисту бригади від негоди. Будки були поставлені на паровозах згодом, у 1873–1874 рр.

Потужність товарних паровозів типу 0-3-0 і пасажирських типу 1-2-0 становила 300–440 кінських сил. Вага в робочому стані – 32–37 тонн.

Конструкційна швидкість товарних паровозів сягала 40–45 км/год., пасажирських – до 80 км за год.

У першій половині ХІХ ст. на рухомому складі вітчизняних залізниць використовувались винятково ручні гальма. Через збільшення ваги та швидкості руху поїздів, особливо пасажирських, вимагали вдосконалення умов експлуатації гальмівного обладнання та створення гальм, що могли управлятись від паровоза [208, с. 28–29].

У 1873 р. 16 залізниць транспортної мережі для опалення паровозів (забезпечення їх рухомої сили) використовували дрова, а деякі інші стали використовувати вугілля. На дровах працювали паровози залізниць південно-західного краю.

Нафта, як паливо, на паровозах у ці роки не використовувалась. Лише після 1883 р., коли була сконструйована парова форсунка для розпилення рідкого палива, опалення котлів нафтою одержало широке поширення.

Якщо за період 1846–1868 рр. у царській Росії було побудовано лише 227 паровозів, то за 1875–1880 рр. побудовано вже 1439, що становило щорічно 239 паровозів. Протягом цих шести років побудовано 39280 товарних вагонів, 1005 пасажирських, у середньому 6714 залізничних вагонів щорічно. Імпорт паровозів скоротився: у 1861–1877 рр. щорічно постачалося 190 паровозів, а в 1878–1890 рр. – лише 70 [75].

Закінчення Російсько-турецької війни, спад залізничного будівництва та припинення видачі урядом гарантованих замовлень на побудову рухомого скла-

ду викликало в 1880 р. різке скорочення будівництва паровозів і вагонів російськими заводами. За 10 років (1881–1890 рр.) було побудовано не більше 1080 паровозів. Із 1888 р. паровози широкої колії будував лише Коломенський завод. Що стосується вагонобудування, то за п'ятиліття 1886–1890 рр. було побудовано 327 пасажирських вагонів і 17484 товарних.

Різне збільшення перевезень на існуючих залізницях, а також нове залізничне будівництво в 1893–1897 рр. вимагало надходження системи постачання великої кількості рухомого складу.

Усього будівництвом паровозів займалися вісім заводів, а саме: Коломенський, Невський, Брянський, Путилівський, Харківський, Луганський, Сормовський і Боткинський. У 1891–1917 рр. ними побудовано понад 18 тисяч паровозів, причому щорічне виробництво зросло з 86 у 1891 р. до 1266 у 1906 р. [17, с. 25–32].

Крім заводів з будівництва паровозів у цій сфері професійно займалися головні залізничні ремонтні майстерні, що створювались при кожній споруджуваній залізниці. Ремонтуючи рухомий склад, вивчаючи його експлуатаційні недоліки окремі, добре оснащені верстатами та іншим технологічним устаткуванням, майстерні створювали конструкції паровозів і вагонів, що за експлуатаційними якостями могли служити зразками для спеціалізованих заводів.

Для проведення ремонту всього рухомого складу в розпорядженні служби тяги було задіяно головні або великі майстерні, яких на початку існування Південно-Західних залізниць було дуже багато, а саме: Київські, Брестські, Старосільські, Ольвіопольські, Одеські, Кишинівські та Бендерські. Крім того, на кожній дільниці тяги для дрібного поточного ремонту було створено власні майстерні. У 1887 р. було закрито другу дільницю тяги, частина якої відійшла до першої дільниці, а частина – до третьої.

У 1896 р. були приєднані до Південно-Західних залізниць Новоселицькі відгалуження зі створенням 10-ї дільниці тяги. І тоді визнано інфраструктуру на станції Окниця. У 1897 р. із приєднанням до Південно-Західних залізниць Фастівської залізниці було створено 11-ту дільницю тяги з основним депо Бобринська і ра-

зом з головними майстернями. У 1898 р. знову було відкрито 2-гу дільницю тяги. І, нарешті, у 1902 р., із приєднанням Київсько-Ковельської залізниці, були відкриті 13-та і 16-та дільниці тяги, а Уманські відгалуження, що раніше входили до складу 4-ї та 5-ї дільниці, були виділені в самостійну 12-ту дільницю.

Залізниці, на основі яких було створено товариство Південно-Західних залізниць, – Одеська, Київсько-Брестська та Брестсько-Граєвська – передали до складу новоствореної акціонерної компанії увесь свій рухомий склад, що на момент об'єднання складався із 139 пасажирських паровозів, 411 товарних – шестиколісних, 77 товарних – восьмиколісних, 13 танкових паровозів, 365 пасажирських вагонів, 12278 товарних вагонів і платформ.

У результаті надзвичайно інтенсивного та напруженого руху, викликаного Російсько-турецькою війною 1877–1878 рр., через відсутність необхідної кількості паровозів, за ініціативи С. Вітте довелось використовувати їх по системі змінних бригад. В результаті інтенсивної експлуатації паровози прийшли в незадовільний технічний стан, що міг призвести до руйнування: майже 35 % із них зовсім не були придатними до використання та вимагали негайного капітального ремонту. Стан інших паровозів був теж далеким від задовільного.

Приблизно в такому ж технічному стані перебували пасажирські та товарні вагони. Кількість головних майстерень здавалась великою – шість, але устаткування їх було технічно й морально застарілим, кошти для оновлення і модернізації виділялись незначні. У таких умовах капітально відремонтувати й оновити весь спрацьований і напівзруйнований рухомий склад робітники майстерень, з технічної точки зору, не могли. З метою вирішення технічних питань капітального ремонту і для залучення додаткових фінансових джерел акціонерних Південно-Західних залізниць у 1879 р. було створено окрему комісію. Комісія прийшла до висновку, що для успішної роботи задля ремонту рухомого складу необхідно збільшити ремонтні приміщення майстерень на 30 паровозів з відповідним збільшенням приміщень всіх інших цехів Київських і Одеських майстерень. Пропонувалося збільшити кількість стійл для паровозів, побудувати більше вагонних май-

стерень в Одесі та Бресті й обновити обладнання та механізми для малого ремонту паровозів на терені усіх головних депо і вузлових передаточних станцій.

Для практичного втілення запропонованих комісією заходів у життя, потрібні були значні фінансові ресурси, тому що необхідна для реалізації запропонованого проекту сума перевищувала 2 мільйони рублів. Таких оборотних коштів на рахунках правління акціонерного товариства не було, і воно змушене було звернутися із проханням про надання кредиту до міністерства шляхів сполучення. Міністерство відмовило у фінансовому проханні, але надало Південно-Західним залізницям юридичне право на самостійне вирішення цієї критичної для залізниці проблеми.

З метою реалізації наданих МШС повноважень Південно-Західні залізниці енергійно взялись за упорядкування свого господарства. З точки зору ремонту товарних вагонів, значну допомогу надали приватні заводи, а завдяки незначному руху вантажів, викликаному наслідками Російсько-турецької війни, правління залізниць настільки успішно повело справи, що вже у 1882 р. на Всеросійській художній і промисловій виставці в Москві Південно-Західні залізниці яскраво виокремлювались серед інших залізниць і удостоїлись вищих нагород, а саме: державного герба і диплома 1-го ступеня за виставлені ними роботи, найважливішою з яких був перший у Російській імперії й один із перших в Європі паровоз-компаунд типу А7.

Цьому успіху сприяла діяльність О. П. Бородіна, котрий у 1880 р. у Київських залізничних майстернях створив стенд для випробувань паровозів. Ведуча колісна пара паровоза типу 1-2-0 відокремлювалась від спареної та піднімалась над рейками, один із бандажів обточувався під шків пасової передачі. Як навантаження для паровоза, слугувало верстатне устаткування майстерень. Недоліком стенда Бородіна було обмеження, з точки зору навантаження, – 65–70 кВт при 100 об/хв ведучих коліс, що відповідало швидкості руху 30 км/год [84, с. 58–92].

О. П. Бородін у 1880 р. очолив службу тяги, яка до того перебувала у незадовільному стані. Рухомий склад ще з часів Кримської війни (1853–1856 рр.) пе-

ребував у напівзруйнованому стані, у ремонті перебувало 33 % паровозів, 22 % пасажирських вагонів і 12 % товарних рухомих одиниць. Правлінням планувалось віддати 90 % паровозів у ремонт приватним заводам, але О. П. Бородін прийняв рішення ремонтувати паровози силами Головних залізничних майстерень. І це незважаючи на те, що серед особового складу служби був майже повністю відсутній технічний персонал з вищою освітою. У той же час на залізниці одночасно експлуатувалися паровози та вагони, від різних виробників. Тобто запасні частини для них були також різноманітними. Все це без руху і попиту роками лежало на складах, складські чиновники толком навіть і не знали, що за предмети в них лежать, що є, чого немає. Звідси, виникла перевитрата коштів, здійснювались повторні закупівлі того, що було необхідним, відчувався дефіцит дійсно потрібного устаткування й деталей.

З метою детального вивчення вартості капітального ремонту, починаючи з 1882 р., ремонтні роботи на всіх паровозах були розділені на чотири категорії:

1. Ремонт котла, піддувала, паропровідних і димових труб.
2. Ремонт циліндрів (з приналежностями) та рухомого (передаточного та паророзподільного) механізмів.
3. Ремонт ходової частини (рама, буфери, букси та осьові підшипники).
4. Ремонт арматури котла і циліндрів та будки машиніста.

Крім зазначених видів капітальних робіт, що проводились у головних майстернях, ремонт димогарних труб, колосників, ресор, паровозних інструментів, колісних пар, а також фарбування і проба паровозів після ремонту проводилась за окремими річними замовленнями.

Отримані у такий спосіб дані групувались за серіями паровозів, по дільницях тяги, а також по способу опалення – вугільне чи дров'яне. До уваги брали категорії паровозів (пасажирські, товарні шестиколісні, товарні восьмиколісні й танкові) і відносились відповідно до майстерень, де власне і проводився ремонт. У такий спосіб, з врахуванням часу експлуатації між капітальними ремонтами, враховувались витрати на паровозо-версту.

Починаючи з 1882 р. капітально було відремонтовано в Київських і Одеських майстернях 1131 паровоз (у середньому 94 паровози на рік). В період після проведеного капітального ремонту, до наступного, кожний паровоз у середньому, робив 135300 верст пробігу.

У дійсності, завдяки прийнятим заходам щодо поліпшення якості води та палива, а також будівництва нових паровозних депо, завдяки кращому утриманню, догляду та ремонту паровозів – пробіг між двома послідовними капітальними ремонтами поступово щорічно зростав.

За десять років керівництва службою тяги О. П. Бородіним результати її роботи виглядали так – таблиця 6.1:

Таблиця 6.1

**Основні показники, досягнуті службою тяги під керівництвом
О. П. Бородіна за 1880–1889 рр.**

№ з/п	Основні показники	1879 р.	1889 р.
1	Повні витрати служби (руб.)	7163517	5526110
2	Повні витрати в % валового прибутку	33,6	18,6
3	Повні витрати в % від загальних витрат	38,1	33,5
4	Витрати на 100 поїздо/верст у рублях	70,4	46,8
5	Витрати на 100 паровозо/верст у рублях	45,3	34,6
6	Витрати на 10.000 вісьо/верст у рублях	166,8	74,7
7	Кількість випадків псування паровозів на шляху прямування на 1000000 паровозо/верст	29,0	10,9
8	Кількість випадків горіння вагонних букс на 1000000 вісьо/верст	46	11
9	Кількість «хворих» паровозів у % від загальної кількості	33,0	15,3
10	Кількість «хворих» пасажирських вагонів у % від загальної кількості	21,5	9,7
11	Кількість «хворих» товарних вагонів у % від загальної кількості	11,4	3,7
12	Середній пробіг між двома капітальними ремонтами паровозів у майстернях (верст)	74600	139300

Наведені приклади – наслідок поступового поліпшення функціонування господарства служби рухомого складу та тяги. Впродовж зазначеного десятиріччя Південно-Західні залізниці у сфері аналізу щодо витрат служби рухомого складу і

тяги перейшли із найбільш неощадливих серед усіх залізниць Російської імперії до числа найдешевших.

Завдяки кількарізним поїздам за кордон і відвідуваннями, що вражали своїми розмірами й устаткуванням, О. Бородіну вдалось забезпечити високий технічний рівень у сфері розвитку головних майстерень, що належали акціонерним Південно-Західним залізницям. В той же час, у справі розвитку головних майстерень наступав момент, коли заміна та поліпшення устаткування, що відбувались порівняно швидкими темпами, гальмувалось через повільний розвиток будівель і цехів майстерень. Це відбувалось через цілу низку бюрократичних перепон: необхідність отримувати численні дозволи та погодження на їх будівництво і розширення.

О. Бородін відстоював думку відносно того, що паровозні депо та майстерні повинні бути настільки великими, щоб вміщати в себе всі паровози, що вимагали укриття. Він вважав, що потрібно завжди справлятися зі своїм основним призначенням: ніколи не допускати нагромадження великої кількості рухомого складу через недостатню кількість засобів і можливостей для їх ремонту. Устаткування майстерень повинно перебувати на рівні тогочасного стану заводської справи. І саме тоді всі понесені витрати швидко будуть окуповуватись.

У той же час, майстерні не повинні були займатися випадковими роботами, що вимагали значної спеціалізації виробництва та спеціальної підготовки робітників. Наприклад, спеціальних верстатів, парових машин тощо потрібно надавати спеціальним заводам, персонал яких мав більше досвіду і навичок у цій справі, і спеціально займався цими видами робіт. Отже, активна перебудова і технічний розвиток майстерень надали можливість Південно-Західним залізницям без особливих труднощів належним чином підтримувати поступово зростаючий пасажирський і вантажний рух. Саме тому пробіг паровозів у поїздах збільшився у 1887 р. на третью. Якісна робота майстерень з ремонту рухомого складу не лише попередила нагромадження черг в очікуванні ремонту із «хворого» рухомого складу в період посиленої експлуатаційної роботи залізниці, але і знизила відсоткове число

«хворих» паровозів і вагонів до мінімуму, про яке на початку діяльності акціонерного товариства, навіть не мріяли (10,3 % – для паровозів і 3,7 % – для товарних вагонів). Проведені заходи стали позитивною причиною для зменшення кількості запасних частин і спеціальних матеріалів, що зберігались на складах (у 1883 р. запасів було на суму 1744000 руб., у 1892 р. залишилося на суму 756 000 руб.). Таким чином, значно здешевлено собівартість усіх робіт на випуск продукції майстерень.

Скороченню витрат по службі рухомого складу в значній мірі сприяло здешевлення виробництва майстерень, що дозволяло зменшити всі номенклатурні ціни на вироби майстерень. На скільки вироби майстерень обходились дешевше, ніж замовлення на приватних заводах, що довільно встановлювали ціни під впливом синдикатів, рельєфно з'ясувалося у 1890 р. Тоді в результаті отриманих майстернями великих замовлень на будівництво товарних вагонів довелось звернутись до розміщення контрактів про виробництво окремих складових на заводах. Аналогічна продукція приватних заводів по ціні виявилась значно дорожчою в порівнянні з цінами майстерень Південно-Західних залізниць.

Головні майстерні активно займались будівництвом нових товарних вагонів для уманських і новоселицьких відгалужень (щорічно будувалось по 500 і більше вагонів); тут звели вартість будівництва критого товарного вагона до 1206 руб., у той час, як нижча ціна вагонобудівних заводів за такі вагони коштувала 1380 руб. З 1892 р. у Київських майстернях почали виготовляти рейкові болти з гайками. Виявилось, що в той час, як заводи виготовляли аналогічні болти за ціною від 3 руб. 60 коп. до 3 руб. 29 коп. за пуд, у майстернях вони коштували 2 руб. 63 коп. за пуд.

О. Бородін вважав, що залізниці несуть значні витрати на ремонт рухомого складу і вбачав за можливість зменшення цих витрат шляхом розширення майстерень, більш відповідального відношення до якості ремонтних робіт і використуваних витратних матеріалів, а також до умов роботи рухомого складу. Для ви-

конання останнього він наполягав на необхідності будівництва дослідницьких лабораторій і станцій.

Основну механічну лабораторію Південно-Західних залізниць для дослідження властивостей матеріалів було обладнано всіма потрібними приладами. Основним недоліком лабораторії було маленьке приміщення, проте воно дозволяло проводити потрібні випробування на якість металів, що поставлялись, бандажів, осей і проведення великої кількості різних додаткових досліджень у цьому напрямку. Такі дослідження дозволяли начальнику служби рухомого складу О. Бородіну відповідально відноситися до матеріалів, що застосовувались, з'ясовувати причини багатьох пошкоджень і поломок рухомого складу [241].

Хімічну лабораторію було обставлено й обладнано за останнім словом тогочасного розвитку наукової думки, у чому була заслуга головного хіміка І. А. Бардевського, завідувача лабораторією з першого дня її заснування. На жаль, вона перебувала за межами залізничної станції в наземному будинку, тому приміщення її не можна було пристосувати до спеціальних потреб, як це можна було організувати в будинку, спеціально призначеному для лабораторії. Головним чином, лабораторія займалась контрольними дослідженнями якостей вугілля, що поставлялось для опалення паровозів, якістю технічної води для живлення паровиків, контролем якості інших матеріалів, що поставлялись для потреб експлуатації, аналізами бандажної сталі тощо. Спеціалісти лабораторії керували хімічним водоочищенням на тих станціях, де така технологія була необхідною. Отже, завдяки працям І. Бардевського, можна стверджувати, що справа хімічного водоочищення на Південно-Західних залізницях була організована на міцній науковій основі, а встановлене обладнання було кращим, ніж на інших залізницях [163;241].

Лабораторні дослідження щодо якості різних сортів вугілля та деревини велись під керівництвом гірничого інженера І. Печковського, використовуючи діючий паровозний котел, що працював при Київських залізничних майстернях [243].

Дослідження хімічного складу палива і кадометричні спостереження, що проводились у хімічній лабораторії, дали можливість визначити порівняльні хара-

ктеристики різних порід деревини та вугілля, зупинитися на використанні тих сортів вугілля, що були найбільш вигідними відносно продуктивності вироблення пару. За результатами лабораторних досліджень до використання на залізниці не допускались ті сорти вугілля, які завдяки значному вмісту сірки шкідливо впливали на збереження котлів паровозів. Таким шляхом вдалось замінити англійське вугілля вітчизняними сортами «чорного золота» без збільшення кількісних витрат при використанні вугілля і без шкоди для паровозних котлів [157].

Лабораторії та дослідні станції принесли господарству служби рухомого складу величезну користь, зокрема щодо дослідження якості палива, що постачалось на залізницю, і питної води, що витрачалась у технологічному процесі перевезень. Результати діяльності лабораторій і дослідних станцій позначились також на двох найважливіших показниках роботи господарства служби рухомого складу: на зменшенні витрат палива та збільшенні пробігу паровозів між двома капітальними ремонтами в майстернях. Наприклад, витрати палива (деревини й вугілля) на 10000 вагоно-вісьо-верст, зведених до вугілля, з 245 пуд. у 1879 р., поступово зменшуючись, упали до 151 пуд. у 1889 р. Середній пробіг паровозів між двома ремонтами, що становив у 1879 р. 71223 версти, збільшився у 1890 р. до 157587 верст. Звичайно, на такі сприятливі результати впливали також інші організаційні заходи (запровадження премій, загальне поліпшення господарства служби рухомого складу тощо) [41].

Паралельно з цим провадився посилений ремонт і переобладнання паровозів. У 1880 р. пасажирський паровоз серії А7 було перероблено із простого в компаунд. Було застосовано щойно винайдену систему Малета. Це був перший у Російській імперії і один із перших (п'ятий!) у Європі паровоз-компаунд. Проведені на ньому дослідження дали надзвичайно багатий матеріал для технічної літератури. Ці відкриття довели безсумнівну користь паровозів системи «Comround» у сенсі заощадження палива. В подальшому після паровоза серії А7 було перероблено по системі «Comround» значну кількість інших паровозів. Досвід експлуатації показав, що двоциліндрові пасажирські паровози були недостатньо практичними, внаслі-

док швидкого спрацювання їхніх рухомих частин і через дорожнечу ремонту. В той же час економічна користь від переобладнання товарних паровозів по системі «Compound» була безсумнівною, а тому приклад Південно-Західних залізниць стали наслідувати й інші сталеві магістралі. Згодом усі без винятку товарні восьмиколесні паровози, так звані паровози урядового замовлення, стали виготовлятися за системою «Compound».

Одночасно з дослідями, що проводились із паровозом серії А7, відбувались дослідження з паровозом серії А22, в якому була застосована так звана парова сорочка. Ці досліди, що стали результатом опублікованих досліджень відомого Гірна, свого часу викликали загальну увагу з боку всіх інженерів, але практичного використання «парова сорочка» на Південно-Західних залізницях не одержала.

У 1891 р. із Бельфора (місто на сході Франції) прибув перший у Російській імперії чотирициліндровий швидкохідний паровоз системи «Tandem-compound», побудований за проектом технічного відділення служби тяги Південно-Західних залізниць. Розробка проекту безпосередньо до його дрібних деталей проходила під керівництвом О. П. Бородіна та начальника технічного відділення Л. М. Леви. Побудований за цим проектом паровоз, отримав номер-назву «101», конструктивно мав чудовий зовнішній вигляд і став предметом загальної уваги з боку залізничного й наукового загалу. Паровоз мав найбільшу, на той час, швидкість і найкращу плавність ходу. Для ознайомлення з його конструкцією, практичною придатністю і технічними можливостями міністерство шляхів сполучення спеціально у 1892 р. відряджало своїх інженерів для ознайомлення з його устроєм. Для демонстрації можливостей цього паровозу між Києвом і Козятином у складі з 12 пасажирських вагонів було організовано спеціальну пробну поїздку зі зйомкою індикаторних діаграм, обліком витраченого палива та води. Швидкість, яку було досягнуто паровозом, дорівнювала 93 верстам за годину. Складений, спеціально відрядженими міністерством шляхів сполучення, інженерами акт щодо цієї пробної поїздки становив суцільний хвалебний гімн цьому локомотивові.

Одночасно з капітальним ремонтом старих паровозів провадилось, по можливості, усунення в них різних конструктивних недоліків, наприклад: збільшувалась поверхня нагрівання, подовжувалися димові коробки, поліпшувалось розташування люків. Інженери залізниці вивчали причини пошкоджень паровозів і в міру з'ясування пропонували відповідні зміни в їхній конструкції. Таким чином вироблялись нормальні типи паровозних арматур, залізних колосників, турбін, димарів тощо. Достатньо широко провадилися дослідження та втілення всякого роду винаходів, поліпшувалась технологія промивання паровозів шляхом використання насосів Лефельда, застосовувалось обігрівання паровозних депо та інших будинків паром від самих паровозів.

У 1897 р. до складу Південно-Західних залізниць увійшла колишня Фастівська залізниця зі своїми 17 пасажирськими і 42 товарними шестиколісними паровозами. Усі паровози цієї залізниці виявились старої конструкції і були вкрай розбитими і спрацьованими.

До 1892 р. Південно-Західні залізниці обходились старими паровозами, але саме з цього часу бере початок посилене надходження нових товарних восьмиколісних паровозів системи «Compound», яких до 1902 р. надійшло 249 машин, із них 13 побудовано в Одеських майстернях. Крім того, надійшло ще 40 швидкохідних паровозів урядового типу, а з приєднанням у 1902 р. Київсько-Ковельської залізниці додалося ще 15 пасажирських паровозів і 48 товарних восьмиколісних локомотивів із системою «Compound». У такий спосіб, станом на 1903 р., інвентарний парк Південно-Західних залізниць мав 1040 паровозів: 47 швидкохідних, 162 пасажирських, 355 шестиколісних товарних, 436 восьмиколісних товарних і 40 танкових [106, с. 14–16].

Підвищення в 70-х роках XIX ст. дільничних швидкостей руху товарних поїздів з 8–10 до 16–20 км/год. сприяло збільшенню довжини тягових плечей для товарних паровозів з 80 до 110–130 км, а для пасажирських – до 220–250 км. Експлуатація паровозів із тривісними тендерами дозволила збільшити інтервали між пунктами набору води з 15–20 до 50–60 км.

Паровозні депо перших залізниць будувалися за конструкцією круглого типу з внутрішнім поворотним колом. Починаючи з 70-х років, їх замінили депо прямокутного типу із 2–4 коліями й установкою на кожній колії двох-чотирьох паровозів. Деякі залізниці будували більш вигідні в експлуатації депо віялового типу, радіусом 45–70 м з урівноваженим поворотним колом, що слугувало для повороту паровозів, які направлялись у депо.

До 70-х рр. ХІХ ст. екіпірування паровозів провадилося вручну і займало 4–5 годин. Механізацію подачі вугілля було вперше здійснено в 1873 р. на Південно-Західних залізницях за допомогою ручного крана «журавля» і цебра в 120–160 кг. Завдяки цьому технічному нововведенню простої паровозів під час набору палива значно скоротилися. Більш зручний і вдосконалений спосіб завантаження паровоза вугіллям з естакади вперше був застосований також на Південно-Західних залізницях [17, с. 39].

6.4. Створення вітчизняного вагонного парку

У 1846 р. було розпочато будівництво перших критих вагонів. Цей тип вагона був прийнятий за американськими зразками – на двох візках із центральним зчепленням, без бокових буферів. У цьому не було нічого дивного – технічне керівництво проводили американські інженери Уайненс і Гаррісон. Рама вагона складалась із двох крайніх повздовжніх брусів довжиною 7990 мм, з'єднаних між собою по кінцях поперечними. Обшивка вагона складалась із дощок товщиною 25 мм і шириною 175 мм, покладених горизонтально і прибитих до стійок цвяхами. Підлога також була із дощок товщиною 50 мм. Покрівля вагона по суцільній дерев'яній обшивці покривалась щільною просмоленою парусиною, фарбувалась смолою, посипалась піском і замазувалась густим розчином вапна. Люків не було.

Двері двостворчаті розміщувались по середині вагона і відкривались назовні. Закривались вони спеціальним поворотним брусом. У перші роки всі вагони випускались як гальмівні. В процесі експлуатації на кожний вагон призначався

окремий кондуктор-гальмівник. Класичного гальмівного майданчика у перших вагонах не було його добудовували на подовжених брусах. Майданчик мав односторонній вхід без сходинки з поперечним сидінням для кондуктора-гальмівника. Гальма були ланцюговими із храповиком і в дію приводились колесом.

Вантажопідйомність перших вагонів складала 8,2 т, тара 7,8 т, загальна вага дорівнювала 16 т. Тиск на рейку рівнявся 4 т. Відстань між осями візка становила 1228 мм. Гальмівні колодки виготовлялись із осики – вони добре тримали вологу і важко займалися від нагрівання [146, с.304-315].

У 1885 р. було прийнято «Общий устав российских железных дорог», який, серед іншого, поклав на залізниці відповідальність за схоронність вантажів і терміновість його доставки. Це змусило залізниці розробити «Загальне положення про взаємне використання товарних вагонів», яким було конкретизовано порядок передавання товарних вагонів із залізниці на залізницю, виписано обов'язки залізниць по комерційному і технічному оформленню обміну, спосіб ремонту вагонів і відповідальність залізниць за кожний вагон незалежно від приналежності.

Таким чином, вперше у світі на вітчизняних залізницях було проведено загальне знеособлене користування товарним вагонним парком усіх залізниць з метою прискорення доставки вантажів і кращого використання вагонів. Цей захід став основною причиною для уніфікації та гармонізації конструкції вантажних вагонів [208, с. 7–22].

На початок 1875 р. на російських залізницях експлуатувалось до 50 типів різних двовісних критих вагонів і біля 35 типів вугільних напіввагонів і платформ. Вони розрізнялись між собою за технічними формами виготовлення окремих частин і за розмірами. Така різноманітність ускладнювала їх використання. Міністерством шляхів сполучення у 1870 р. було впроваджено наказ про те, що всі вагонні частини слід виготовляти на російських заводах. Після цього рішення ввезення із за кордону коліс, бандажів, осей і ресор було припинено. У 1875 р. МШС видає розпорядження про обов'язкове будівництво вагонів «нормальних розмірів» із внутрішніми габаритами кузова довжиною 6400 мм і шириною 2743 мм.

У 1884 р. за дорученням Загального з'їзду відбувся VII дорадчий з'їзд інженерів служб рухомого складу і тяги. На з'їзді було переглянуто креслення й технічні умови для будівництва товарних вагонів. Адже побудовані на різних залізницях вагони мали окремі конструктивні недоліки. На з'їзді було представлено креслення й опис товарних вагонів і платформ, розроблених на Південно-Західних залізницях. Креслення базувались на основі вимог до «нормальних вагонів», але за умов усунення всіх недоліків, виявлених у процесі експлуатації. Після всебічного обговорення типових креслень в комісіях VII дорадчий з'їзд інженерів служб рухомого складу і тяги відмітив вдалі типи критих вагонів і платформ, побудованих на Південно-Західних залізницях, що мали істотні переваги перед іншими. Експерти дійшли висновку про необхідність прийняття за основу креслення колісних пар, рам, кузовів та інших частин критого вагона і платформи, розроблених на Південно-Західних залізницях. За цими кресленнями було побудовано понад 1000 вагонів.

Основні особливості нового типу критих вагонів і платформ Південно-Західних залізниць:

1. Криті вагони та платформи мали розраховуватись на підйомну силу не 10, а 12,5 т, причому розміри підлоги та кузова як гальмівних, так і не гальмівних вагонів залишались однаковими.

2. Основні швелери мали П-подібну форму коробчатого перерізу. В стійках і брусах мали бути відсутніми заглибини з метою уникнення гниття.

3. Люки в лобових стінках не робилися: замість цього в повздовжніх стінках вагона із кожного боку виготовлялись по два люки з металевими ставнями, що закривались із внутрішнього боку. Конструкція дверей була такою, що унеможлилювала підмочування вантажів.

4. Матеріалом для підвісних ресор слугувала полосова жолобчата сталь.

5. Платформи будувались тільки з відкидними бортами, без стійок, які заважали завантаженню.

6. Покрівля мала бути залізною по дерев'яній суцільній обшивці.

7. Гальмівні майданчики мали бути наскрізними, із широкими зручними сходами, обов'язково критими. Покрівля підтримувалась кутовими стійками в площині буферного бруса.

Відношення кількості гальмівних вагонів і вагонів без гальм для всіх залізниць приймалось 1:4, тобто із кожних побудованих п'яти вагонів один мав бути гальмівним.

Невеликий об'єм кузова нормального критого вагона був причиною незадовільного використання вантажопідйомності при перевезеннях великої рогатої худоби та іншої живності. Це сприяло створенню спеціальних вагонів для перевезення живності. Південно-Західні залізниці, що перевозили значну кількість овець і свиней через західний кордон, підготували проект двоярусного вагона і побудували його у своїх майстернях. Цей тип вагона виявився настільки вдалим, що у подальшому його будували на більшості залізниць.

Згодом такий же вагон, але із металевими стійками замість дерев'яних, було побудовано для перевезення великої рогатої худоби. В двоярусних вагонах для годівлі і напування дрібної худоби передбачались постійні корита, які могли повертатись назовні для наповнення їжею чи водою. В одноярусних вагонах корита були прилаштовані з внутрішнього боку, що приводило до затримок поїздів на шляху прямування [208, с. 55–56].

Станом на 1 липня 1878 р. наявний товарний вагонний парк новоствореного акціонерного товариства Південно-Західних залізниць налічував 12278 вагонів. У це число входили як спеціальні вагони, так і звичайні криті вагони та платформи для прямого та внутрішнього сполучення. У результаті посиленого використання вантажного вагонного парку під час Російсько-турецької війни, і внаслідок відсутності достатніх власних коштів, необхідних для успішного ремонту вагонів, стан товарного вагонного парку був настільки незадовільним, що керівники Південно-Західних залізниць з перших днів існування товариства ясно усвідомили неспроможність і власне безсилля в справі приведення свого парку в належний технічний стан, тому вони були змушені звернутись за допомогою до приватних заводів. На за-

водах замовлялись колісні пари, ресори, букси та інші металеві частини для технологічного вагонного обладнання.

Нездатність керівництва залізниць організувати належний ремонт товарних вагонів визнавалась упродовж досить тривалого проміжку часу. Південно-Західні залізниці були вимушені користуватись можливостями приватних заводів, сплачуючи за їх послуги високі суми коштів. Наслідком такого відношення до вагонного парку було те, що значна частина вагонів і платформ через свою старість не допускалась до прямого сполучення через незадовільний технічний стан. Через те рухомий склад обертався тільки в межах своєї власної мережі. У період відновлення вагонного парку кузова таких вагонів пристосовувались під тимчасове житло у зв'язку із гострою потребою в житлових приміщеннях по всій лінії.

Істотна відмінність перших товарних вагонів від більш досконалих наступних моделей рухомого складу полягала у таких основних параметрах: вони були невеликими за об'ємом – підйомна сила їх не перевищувала 610 пудів; буферні, нижні обв'язувальні бруси були дерев'яними, кузовні стійки зміцнювали за допомогою шипів, у місця з'єднання легко проникала вода, викликаючи швидке гниття шипів і безпосередньо місць з'єднання; стяжні прилади та гаки були досить слабкими, а тому і випадки обривів їх були надзвичайно часті. До того ж букси, відрізняючись складністю своєї конструкції, вражали уяву через різноманітність типів.

Починаючи з 1880 р., Південно-Західні залізниці за допомогою приватних заводів у значній мірі обновили та поліпшили свій товарний вагонний парк, причому це вдосконалення парку супроводжувалось поступовою заміною вагонів підйомної сили в 600 пудів на вагони з підйомною силою в 750 пудів. Нормальний тип критого товарного вагона, що мав підйомну силу в 750 пудів і платформи із необхідним новим технічним обладнанням: буксами, підшипниками, буферами, стяжними приладами, ресорами та іншими деталями був розроблений паралельно з оновленням товарного вагонного парку. І в 1882 р. його запроваджено в експлуатацію з метою встановлення одноманітних назв і термінів.

Виготовлений і випробуваний Південно-Західними залізницями тип товарного (вантажного) вагона послужив прототипом того нормального рухомого складу, що згодом був прийнятий на всій мережі російських залізниць. Для цього знадобилось тільки змінити деякі, досить незначні деталі. Виготовлений Південно-Західними залізницями тип вагонних гальм без будь-яких змін був прийнятий у 1890 р. на XIII дорадчому з'їзді інженерів рухомого складу, як нормальний тип для усіх вагонів російських залізниць. Надбанням усіх російських залізниць стає також і подвійне обладнання військовими приналежностями нормального товарного вагона, запропоноване Південно-Західними залізницями та запроваджене в експлуатацію в 1893 р., у загальне обов'язкове використання на всіх залізницях імперії.

Відомо, чим більше вантажу можна перевезти в одному вагоні, тим, з економічної точки зору, більш вигідне перевезення. Оскільки маса вантажу, перевезеного в одному вагоні, залежить від припустимого навантаження однієї осі на рейку, кількість осей вагона і маси тари, зусилля конструкторів вантажних вагонів були спрямовані на рішення проблем, пов'язаних із цими факторами.

Для перевезення одних вантажів призначалися криті вагони, для інших вантажів – платформи. Однак швидко виявились переваги вагонів, що спеціалізовані для перевезення окремих вантажів. Процес насичення вагонного парку спеціалізованим рухомим складом продовжувався протягом усього періоду існування залізниць. Ця тенденція збереглась до цього часу. Спеціалізований вагон дозволяє вмістити більше вантажу. Інша важлива перевага спеціалізованих вагонів – додаткові зручності для ефективного виконання вантажно-розвантажувальних робіт.

Поступово замінюючи стандартні товарні вагони підйомної сили в 610 пудів на вагони у 750 пудів, Південно-Західні залізниці станом на 1 січня 1903 р. досягли того, що кількість вагонів із підйомом маси в 750 пудів перевищувала 98 % від загальної кількості критих вагонів на залізниці.

Однак, критий вагон залишався чисельно переважаючим, універсальним [313, с. 52–62].

Уважно стежачи за розвитком у різних галузях торгівлі та промисловості, враховуючи характер і динаміку економічного розвитку промислових підприємств регіону тяжіння до сталевих магістралей, керівництво Південно-Західних залізниць завжди йшло назустріч проблемам і вимогам промислових підприємств, збагачуючи свій вагонний парк різного роду спеціальними вагонами. В результаті співпраці з'явилися двоярусні вагони для перевезення дрібної худоби і гусей, цистерни для перевезення гасу, вагони-льодовики для перевезення м'яса і фруктів, пивні, винні і т. п. вагони. У 1898 р. були побудовані і пущені в обіг восьмиколісні товарні вагони підйомною силою в 1500 пудів, призначені для збірних вантажів, що транспортувалися на великій швидкості.

Пасажи́рський парк новоствореного акціонерного товариства Південно-Західних залізниць, отриманий в спадщину від трьох об'єднаних залізниць, був надзвичайно великим – він складався із 965 вагонів. Із приєднанням вагонних парків Бендерсько-Галацької, Фастівської та Київсько-Ковельської залізниць, число вагонів зросло лише на 400 одиниць. Отримана спадщина, була надзвичайно чисельною, у той же час до неймовірності спрацьованою та конструктивно недосконалою.

Значна більшість пасажирських вагонів, навіть вищих класів, характеризувалась крайньою незручністю щодо внутрішнього розташування, відрізнялась не тільки разючою відсутністю основ примітивного комфорту, але і предметів першої необхідності, без яких не міг обійтись навіть найменш вимогливий пасажир 3-го класу. При значній скупченості пасажирів усі вагони були надзвичайно низькими, опалювались грубкою, в результаті вагон обігрівався нерівномірно: у той час, як біля грубки через спеку не можна було перебувати, кути вагонів промерзли наскрізь, покриваючись льодом та інеєм, – конструктивно тамбури будувались відкритими, а зимових рам не було зовсім. Подорож у таких вагонах під час зимових холодів була надзвичайно неприємною справою.

Пасажи́рський парк, складений із парків трьох об'єднаних залізниць, виявився досить строкатим за розмаїтістю деталей внутрішнього та зовнішнього оздоб-

лення. На перших порах розібратись у цьому вагонному хаосі й привести його до певної системи, було надзвичайно важко. В той час пасажирські вагони ще не були розсортовані, як це було зроблено згодом, на поїзні, резервні та запасні. Також рухомий склад не був приписаним до конкретного депо. Він безсистемно використовувався на всій величезній довжині рейкових шляхів сполучення Південно-Західних залізниць. Вагони начебто перебували на контролі всієї лінії, а конкретно за їх стан ніхто не відповідав. Не маючи визначеного і відповідального хазяїна, вагони не мали і належного технічного догляду. Доволі часто виникала ситуація, при якій відремонтовані та пофарбовані вагони стояли де-небудь на станціях без будь-якої експлуатації або попадали у військові й товарні поїзди, тоді як у пасажирських і поштових поїздах обертались вагони з набагато гіршим технічним станом і зовнішнім виглядом. За таких обставин спрямування вагонів у ремонт носило хаотичний, випадковий характер: старі, спрацьовані вагони продовжували курсувати у складі поїздів, а вагони з кращим технічним станом направлялись у майстерні для ремонту.

У 1881 р. залежно від своєї конструкції, обладнання та стану пасажирські вагони, одержали цілком визначену нумерацію, були розподілені й приписані до різних депо, одержавши в такий спосіб відповідальних власників. Ця надзвичайно важлива реформа, проведена управлінням Південно-Західних залізниць, стала основою для відродження пасажирського парку, коли з вагонного мотлоху, що колись належав Одеській, Київсько-Брестській, Брестсько-Граєвській і Бендерсько-Галацькій залізницям виник сучасний, як на той час, пасажирський вагонний парк. Частково його псували окремі залишки від колишньої спадщини: за залишками можна було судити про ту жалюгідну спадщину, що дісталась на долю Південно-Західним залізницям, і про те, скільки треба було витратити коштів, праці й енергії, щоб позбутися цього непотребу [107, с. 12–16].

У 1882 р. було проведено важливий захід – розподіл ремонту пасажирських вагонів між майстернями. При цьому були затверджені правила передачі вагонів у майстерні та правила зворотного одержання дільницями тяги. Завдяки цьому, ва-

гони потрапили під подвійний контроль: майстерні стежили за дільницями тяги, а дільниці – за майстернями. Такий розвиток подій найкращим чином вплинув не тільки на якість ремонту, але і на ситуацію з експлуатації вагонів. Це дозволило розробляти та формувати пасажирські поїзди по постійним схемам прямих безпересадочних сполучень. У тому ж 1882 р. на Південно-Західних залізницях з'явилися перші восьмиколісні пульманівські вагони, що представляли різкий контраст із тими чотирьохколісними коробками, з яких протягом тривалого часу складався вагонний парк.

Одночасно мали широке застосування пристрої для водяного опалення вагонів за системою Леонова. Південно-Західні залізниці після Миколаївської магістралі застосували в 1882 р. до своїх кур'єрських поїздів гальма Вестингауза. З того часу щорічно невпинно розширювалось застосування гальм цієї системи, на які, згодом, було переобладнано всі пасажирські та товарно-пасажирські поїзди. Зауважимо, що в пасажирських перевезеннях автогальма застосовувались з 1878 р. На різних залізницях налічувалось до 9 різних систем гальм, із яких гальма Вестингауза, що використовували для роботи стиснене повітря, займали лідируюче положення. Винахід Вестингауза був революційним для залізниць: він забезпечував надійне гальмування, що дозволило значно збільшити швидкість пасажирських поїздів.

У 1884 р. на Південно-Західних залізницях було закінчено капітальну працю з підготовки до видання альбому пасажирських вагонів. Ця робота, внаслідок значної кількості зразків вагонів і крайньої їхньої розмаїтості, затяглась майже на два роки. Практична необхідність у виданні подібного альбому була досить важливою: до часу його видання внутрішнє розташування кожного з вагонів було глибокою таємницею, яку можна було розгадати, тільки увійшовши у свій вагон.

Південно-Західні залізниці, як і інші сталеві магістралі імперії, були вимушені мати в своєму складі головні ремонтні майстерні. Крім ремонту рухомого складу, в майстернях виготовлялись також запасні частини для паровозів і вагонів, будувався новий рухомий склад. Не тільки за зразками закордонних заліз-

ниць, але розроблялись і будувались власні типи вагонів. Ці вагони були настільки досконалыми, що за своїми якостями були кращими від закордонних і слугували зразками для нових конструктивних розробок.

Початком вагонобудівної справи пасажирського напрямку на Південно-Західних залізницях можна вважати 1886 р. – у цьому році Київськими майстернями були випущені перші восьмиколісні пульманівські вагони 2-го класу. Вслід за ними ті ж Київські майстерні приступили до будівництва пульманівських вагонів 1-го класу (у 1888 р. було виготовлено два вагони). Паралельно з цим відбувалась продуктивна робота з будівництва восьмиколісних вагонів 2-го та 3-го класів.

У 1890 р. з'являються перші відкриті вагони для дачних поїздів, а в 1894 р. за зразками американських салонних вагонів будується пульманівський вагон № 215 з величезними дзеркалами, сидіннями, що обертались навколо своєї осі на 360. Вагон № 215, побудований із використанням нових світових досягнень, звертав на себе загальну увагу на Всеросійській виставці у Нижньому Новгороді. Починаючи з 1895 р., тобто, з часу переходу Південно-Західних залізниць у ведення уряду, відновлення пасажирського парку відбувалось особливо швидко: із заводів Сормовського, С.-Петербурзького вагонобудівного, Російсько-Балтійського, Верхньо Волзького, Путилівського, «Фенікс» та інших надійшло майже 150 восьмиколісних вагонів.

У цей час вагонобудівна діяльність Київських Головних майстерень також досягає небувалих розмірів: було побудовано 65 восьмиколісних вагонів, що становили гордість усього вагонного парку Південно-Західних залізниць. З точки зору зручності розташування внутрішнього обладнання, розкоші, добірності обробки та плавності ходу, вагони перевершували аналоги, які було побудовано на приватних заводах. У 1900 р. на Всесвітній виставці в Парижі пасажирські вагони київських майстерень із честю конкурували з усіма іншими вагонами, захоплюючи іноземців зручністю свого розташування, достатністю світла і повітря (додаток 3). Особливо до вподоби іноземній публіці припало дизайнерське рішення з поєднання

матових і блискучих дерев'яних частин вікон, дверей і карнизів. У 1902–1903 рр. для зручностей пасажирів прямого сполучення одного з найдовших маршрутів Південно-Західних залізниць, а саме – Одеса–С.-Петербурґ були побудовані шість розкішних вагонів-ресторанів.

Разом із технічними новаціями велике значення стали надавати очищенню та дезінфекції пасажирських і товарних вагонів. На початку експлуатації залізниць цьому питанню приділялось недостатньо уваги і витрачались зовсім незначні кошти. Згодом це питання стало предметом особливої уваги та піклування з боку управління залізниці. Із метою наведення й підтримання відповідного санітарного стану було значно збільшено штат станційних чистильників, запроваджено посади поїзних чистильників, застосовувались найдорожчі та кращі технології з дезінфекції, миючі засоби. У 1902 р. вперше на залізничному транспорті Російської імперії було застосовано прибирання й очищення вагонів стисненим повітрям.

Висновки до розділу 6

На рубежі 70 років ХІХ століття у зв'язку зі збільшенням вантажоперевезень на залізницях з'являються труднощі, викликані їх обмеженою пропускною

спроможністю, насамперед відсутністю єдиних технічних умов. Тому вибір основних технічних параметрів проєктованих ліній був переданий Міністерству шляхів сполучення, під керівництвом якого в 1873 р. були розроблені обов'язкові норми, що увійшли до інструкції для проведення урядових попередніх досліджень для будівництва ліній залізниць. Інженер шляхів сполучення М.І. Ліпін розробив проєкт габаритів для російських залізниць, прийнятий відомством шляхів сполучення як обов'язковий для всіх споруджуваних ліній. Таким чином, уперше в світі були запроваджені єдині державні габарити рухомого складу і величини наближення споруд.

Встановлено, що в той час було введено основний нормативно – технологічний документ – графік руху поїздів, що регламентував роботу всіх підрозділів залізниці по організації перевезень пасажирів і вантажів. Рух поїздів за графіком досягався точним дотриманням технологічних процесів роботи станцій, локомотивних і вагонних депо, дистанцій колій та інших підрозділів залізниць, пов'язаних із рухом поїздів.

На перших етапах організації служби руху Південно – Західних залізниць начальникам відділів було надано автономне право самостійно приймати рішення щодо призначення та курсування поїздів, використання наявного вагонного парку і пропускної спроможності всіх ділянок ліній, що належали до складу відділення.

Бурхливе економічне зростання в післявоєнний час призвело до різкого збільшення обсягів вантажоперевезень, що змусило прискорити розвиток матеріально-технічної бази залізничного транспорту, провести низку структурних перетворень. До складу Південно-Західних залізниць було передано головні майстерні Києва, Бреста, Старосільська, Ольвіополя, Одеси і Кишинєва, а згодом, із приєднанням Бендеро-Галацької залізниці, до них додалися і Бендерські майстерні.

Окрім економії на скороченні витрат на утримання адміністративного персоналу, водночас фінансові можливості акціонерного товариства «Південно-Західної залізниці» були централізовано направлені на придбання сучасного об-

ладнання для майстерень, що сприяло збільшенню рівня продуктивності праці і здешевленню виробництва. Окрім зазначеного, зосередження найважливіших робіт у двох головних майстернях сприяло поліпшенню якості ремонтних робіт рухомого складу.

Здійснювалися модернізація рухомого складу залізниць, в результаті якої головний інженер служби руху О.П. Бородін віддавав перевагу потужним паровозам з високими швидкостями, одночасно забороняючи відновлення зовсім застарілих локомотивів.

З метою зменшення втрат тепла у паровій машині О.П. Бородін вніс нові конструктивні пропозиції по використанню принципу подвійного розширення пари (компаунд) і переробив звичайний паровоз у двоциліндровий, що дало майже 20-відсоткову економію.

Вперше на вітчизняних залізницях О.П. Бородін заснував у 1880 р. в Головних майстернях Києва механічну і хімічну лабораторії для випробування техніко-експлуатаційних параметрів відремонтованих паровозів, необхідних для подальшої безперебійної роботи локомотивів. В цьому ж році на одному із засідань Технічного товариства О.П. Бородін продемонстрував дію щойно встановленого дослідного зразка телефону, що з'єднав два поверхи будівлі. Це відбулося за 15 років до того, як телефон став невід'ємною частиною технологічного процесу на залізничному транспорті. У в 1880 р. було прийнято перше Положення про премії на залізничному транспорті, яке матеріально стимулювало службовців за зразкову працю.

Структурні і технічні перетворення на Південно-Західних залізницях потребували якісно нових підходів до покращення безпеки пуху поїздів.

РОЗДІЛ 7

ФІНАНСОВО-ЕКОНОМІЧНИЙ І СОЦІАЛЬНИЙ ВПЛИВ ПІВДЕННО-ЗАХІДНИХ ЗАЛІЗНИЦЬ НА ПІДНЕСЕННЯ СІЛЬСЬКОГО ГОСПОДАРСТВА І ПРОМИСЛОВОГО ВИРОБНИЦТВА

НА ТЕРЕНІ УКРАЇНИ

7.1. Розвиток інфраструктури Південно-Західних залізниць та її значення для створення промислових і сільськогосподарських підприємств регіону

Оцінюючи вплив розвитку транспортної інфраструктури на рівень економічного розвитку суспільства, варто наголосити, що бурхливе економічне зростання у ХІХ ст. призвело до різкого збільшення обсягів вантажоперевезень, із якими вже не могли справитися водний і гужовий види транспорту. Ефективним виходом із ситуації стало впровадження парової машини на транспорті та будівництво залізниць. У середині ХІХ ст. залізничне будівництво було найкращою сферою вкладання капіталів, адже держава надавала велику підтримку акціонерним товариствам, що будували залізниці [149].

В процесі своєї виробничої діяльності залізничний транспорт не функціонує ізольовано. Виконуючи спільну функцію по забезпеченню народногосподарського комплексу вантажними та пасажирськими перевезеннями, різні види транспорту формують між собою тісні взаємозв'язки. Внаслідок цієї кооперації було сформовано первинну транспортну систему, яка розвивалась у тісній взаємодії з усім господарським комплексом країни. Первинна транспортна система представляла собою територіальне об'єднання існуючих на той час шляхів сполучення: залізничного, водного та гужового видів транспорту.

Формування транспортної мережі, її видова структура, густота рейкових та інших шляхів сполучення, вибір напрямку будівництва основних магістралей в історичному аспекті визначались через виробничу спеціалізацію, територіальну організацію, густоту населених пунктів, природні умови, а також через економіко-географічне положення регіону обслуговування.

Швидкий розвиток залізничного сполучення в ХІХ ст. було викликано, перш за все, значними перевагами рейкових шляхів сполучення у порівнянні з іншими видами транспорту. Продовжуючи розвиток виробничого процесу, заліз-

ниці в усі часи пов'язують усі галузі промисловості та сільського господарства в єдину економічно збалансовану структуру, а різні райони країни – в єдине народногосподарське ціле.

Від розгалуженості залізничних ліній акціонерних Південно-Західних залізниць, від їх стану та якості перевезень у кінці XIX ст. залежали перспективи економічного розвитку цілого регіону Правобережної України (південно-західний край Російської імперії). До регіону тяжіння транспортних ліній Південно-Західних залізниць відносились Київська, Волинська, Подільська, Херсонська, Бессарабська і частково Гродненська та Сувалкська губернії. Для всіх цих губерній були характерні схожі умови розвитку продуктивних сил у сфері сільського господарства і промисловості. Вони мали подібну галузеву структуру, пов'язану з переробкою сільськогосподарської продукції. Майже аналогічними були і соціальні умови розвитку суспільства.

Слабкий господарсько-економічний розвиток, нерозвиненість торгівельних зв'язків, значна натуральність господарства південно-західного краю були хронічною перешкодою для подальшого розвитку регіону. На порядку денному в ті часи були радикальні зміни та революціонізована роль належала залізничному транспорту. У цьому процесі багато чого залежало від Південно-Західних залізниць. Вони відкрили нову сторінку в історії регіону, вплинули на соціально-економічний розвиток краю, сприяли формуванню ринкових відносин у регіоні.

У цей час Південно-Західні залізниці, в регіоні тяжіння яких перебувала значна кількість підприємств промисловості та сільського господарства Правобережної України, ефективно виконували такі важливі функції, як укріплення єдності економічного простору завдяки товарним перевезенням і створення умов для вирівнювання соціально-економічного розвитку даної місцевості, шляхом зменшення ресурсного «голоду» економіки регіону на товари широкого попиту та сировину – ось що було актуальним для розвитку Південно-Західних залізниць. Вони забезпечували, з одного боку, сполучення хлібородного південно-західного краю з портами Чорного, Балтійського й Азовського морів та із сухопутним західним кордоном.

З іншого – через лінії Київ–Москва, Брест–Москва, Білосток–Петербург, Рівне–Вільнюс–Петербург сполучення з центром імперії Москвою і столицею держави – С.-Петербургом. Через залізничні колії Південно-Західних залізниць підтримувались економічні взаємовідносини з Австрією, Пруссією, Румунією, Сербією, Болгарією, Турцією і всіма державами, що розташовувались по берегах Чорного та Середземного морів. До закінчення будівництва Сибірської залізниці Південно-Західні залізниці були частиною шляху з європейської Росії у бік Китаю і Далекого Сходу.

Вся мережа Південно-Західних залізниць складалась із головної лінії Одеса–Граєве, гілок і відгалужень: Бессарабських, Єлизаветградських, Волочиських, Київських, Радзівілівських, Білостоцьких, Новоселицьких, Уманських, Кременецьких, Карантинної, Куяльницької, Естакадної, Варницької, Дунайської, Шполянської, Тростянецької, Луцької, Могилівської, Біловезької та Черкаської [118, с. 1–2].

Стимулюючи розвиток регіону тяжіння та з метою поліпшення власних фінансових результатів експлуатації, товариство Південно-Західних залізниць, з отриманням перших обігових коштів негайно розпочало подальше розширення мережі рейкових під'їзних шляхів. Першим, найбільш фінансово вдалим проектом у цьому відношенні було будівництво Тростянецької гілки – від станції Вапнярка до Тростянецького цукрового заводу довжиною 39,22 версти. Будівництво було розпочато на підставі затвердженого царем 10 липня 1887 р. першого доповнення до статуту товариства. Будівельний капітал Тростянецької гілки, відповідно до затвердженого міністром шляхів сполучення кошторису, був визначений у 675000 рублів, але в дійсності будівництво гілки коштувало 550000 рублів. Потім було побудовано гілку від станції Козятин до Махаринецького цукрового заводу [357].

У 1883 р. управління товариства Південно-Західних залізниць планувало будівництво окремої гілки від Вапнярки до Умані, але внаслідок несприятливих фінансових обставин, у яких перебувало товариство в перші роки свого існування, здійснювання планів будівництва було відкладено. У 1885 р. були проведені дос-

лідження і через п'ять років 13 червня 1890 р. імператор затвердив друге доповнення до статуту товариства Південно-Західних залізниць. Згідно із ним товариству було надано право на будівництво залізничної гілки в одну колію від станції Козятин, на головній лінії, і від станції Демківка на Тростянецькій гілці до станції Христинівка, і потім від станції Христинівка до міста Умань, а від Христинівки – до станції Шпола Фастівської залізниці.

Побудована акціонерним товариством Південно-Західних залізниць Уманська гілка проходила між Південно-Західною і Фастівською залізницями. Багата на сільськогосподарські та природні ресурси місцевість із промисловими підприємствами, що активно розвивались, перетиналась залізничними лініями Козятин–Умань із півночі на південь і Вапнярка–Христинівка–Шпола із заходу на схід. Загальна протяжність Уманської гілки становила 411 кілометрів, будівництво проходило із 1890 по 1891 р. [145; 358].

Будівництво уманських відгалужень ще не було закінчено, а товариство Південно-Західних залізниць вже розпочало будівництво новоселицьких відгалужень.

Після з'ясування основних напрямків траси будівництва проводились тривалі переговори між Південно-Західними залізницями і міністерствами шляхів сполучення та фінансів щодо умов, на яких товариство могло приступити до будівництва новоселицьких відгалужень. Переговори закінчились у 1889 р. внесенням третього доповнення до статуту товариства Південно-Західних залізниць. Товариству було надано право на будівництво залізничних відгалужень від основної лінії: від станції Жмеринка через Могилів-на-Дністрі до міста Окниця; від станцій Бірзула або Круті, можливо, від іншого між ними пункту через м. Рибниця на Дністрі та м. Бельці до м. Окниця і від Окниці через м. Ліпкани до прикордонного м. Новоселиця для об'єднання із австрійською Львівсько-Черновицькою залізницею. Цим же доповненням до статуту товариство зобов'язали прокласти другу колію на головних лініях від станції Бірзула до станції Вапнярка, від станції Вапнярка до станції Жмеринка і від станції Фастів до станції Рівне.

Будівництво залізничної гілки Новоселиця–Жмеринка, не враховуючи військово-стратегічного значення, перетворило Новоселицю у важливий прикордонний пункт між Росією та Австрією. Через Новоселицю проходили численні вантажі, зокрема деревина із буковинських лісів, вироби з дерева, продукція тваринництва, зерно та інші сільськогосподарські продукти. Завдяки міжнародній залізничній лінії Чернівці–Жмеринка розширились торговельні зв'язки не тільки між Росією та Австрією, але і між Росією й іншими європейськими державами, а також із Близьким Сходом та Азією. Звідси залізничним транспортом товари відправлялись до Одеси, а згодом морем до багатьох країн світу.

Четвертим доповненням до статуту, затвердженим імператором 6 січня 1892 р., до мережі Південно-Західних залізниць було приєднано Луцьку гілку від станції Ківерці до м. Луцька, яку було побудовано військовим відомством і передано 10 вересня 1890 р. Південно-Західним залізницям. Довжина гілки – 10,9 верст, а вартість разом із додатковими роботами, виконаними Південно-Західними залізницями, становила 140216 руб. 47 коп., що дорівнювало майже 13000 руб. за версту.

Початковим пунктом для невеличкого Луцького відгалуження слугувала станція Кривин. За допомогою цього відгалуження повітове місто Луцьк було «визволене» від транспортної ізоляції – воно отримало залізничне сполучення з магістральною рейковою мережею. На станції Кривин було побудовано шпалопросочувальний завод, який працював протягом тривалого часу. На цьому заводі кожного року просочувалось до 200000 шпал розчином хлористого цинку, що значно продовжувало термін використання шпал у колії.

Будівництво залізничного відгалуження Ківерці-Луцьк – з одночасною передачею цієї гілки товариству Південно-Західних залізниць і включенням повітового Луцька в магістральну залізничну мережу – сприяло розвитку винятково важливого як у стратегічному, так і в торгово-промисловому відношеннях напрямках. Це дозволило оптимально використовувати наявну мережу залізниць у мирний час для комерційних, а у воєнний – для військових перевезень.

У 1894 р. за наказом військового міністра чотири роти Барановицької залізничної бригади були направлені до міста Білосток на будівництво Бельсько-Гайновської гілки Південно-Західних залізниць довжиною 39 верст. Загальне командування ротами було покладено на підполковника 4-го залізничного батальйону Кетрица. На початку серпня військові залізничники прибули на станцію Білосток і негайно приступили до роботи, яку закінчили 19 серпня. Починаючи з цього дня до початку вересня роти використовувались для експлуатації та охорони побудованої ними гілки. Будівництво Бельсько-Гайновської гілки сприяло подальшому розвитку мережі залізниць на південно-західному напрямку [319].

Останніми до мережі Південно-Західних увійшли Біловезька та Кременецька залізничні гілки [240, с. 89].

Будівництво Біловезької залізничної гілки до царського мисливського палацу проводилось згідно із затвердженим царем 1 червня 1894 р. положенням об'єднаної присутності Комітету міністрів і Департаменту Державної економії Державної ради. Дослідницькі роботи були проведені в травні 1894 р. Будівельні роботи розпочали 7 червня 1894 р., а 19 серпня 1894 р. по побудованій лінії проїхав імператорський поїзд від Бельська до Гайнувки (територія Польщі), тобто через 58 робочих днів після початку робіт.

П'ятим доповненням до статуту товариства Південно-Західних залізниць за затвердженням імператором 1 липня 1894 р., був дозвіл про придбання від графа Берга колій приватного користування, перебудова цієї колії до загального користування та продовження її до міста Кременець під загальною назвою Кременецької гілки. Остаточні дослідження та складання проекту було проведено влітку 1894 р. одночасно з будівництвом Біловезької гілки. Після переходу Південно-Західних залізниць до казни Кременецька гілка добудовувалась відповідно до безпосереднього розпорядження казни й обійшлася у 381485 руб. 58 коп., що при довжині у 31017 верст головної колії становить 12306 руб. на версту при 967 кубічних сажнів земляних робіт на версту колії, з яких 6 % проводились у крейдяних породах ґрунту. Мости були дерев'яними на палях загальною довжиною 13092

сажнів. Водопостачання на станції Кременець було влаштовано з місцевих джерел самопливом, без будівництва водонапірної башти.

Кременецька гілка проходила по Дубенському та Кременецькому повітах Волинської губернії, направляючись від напівстанції Кременець. Була побудована гілка до вугільної шахти князя Кочубея протяжністю 2112 версти. Це був залізничний напрямок приватного користування і за її експлуатацію із князя Кочубея стягувалась плата, відповідно до контракту з ним, укладеному управлінням Південно-Західних залізниць. З 1 січня 1895 р. Південно-Західні залізниці перейшли до державної казни [118, с. 44–478].

Отже, зусиллями товариства Південно-Західних залізниць згідно з урядовим замовленням були побудовані стратегічні лінії Жмеринка–Могилів–Окниця–Новоселиця та Окниця–Бельці–Слобідка. Їх загальна протяжність становила 555 кілометрів. Також було збудовано кілька невеличких відгалужень. За сім років (з 1889 по 1895 рр.) Південно-Західні залізниці збільшили свою протяжність більше, ніж на тисячу кілометрів. Стільки ж було прокладено і других колій на головних напрямках Бірзула–Жмеринка–Київ, Козятин–Рівне, Жмеринка–Проскурів (Хмельницький)–Чорний Острів.

Нові лінії Південно-Західних залізниць відкрили для сільськогосподарської та промислової продукції регіону додаткові ринки збуту. Рейковими коліями було з'єднано великі губернські міста і села південно-західного краю. За своєю історичною сутністю промисловість південно-західного краю мала аграрний характер. Тривалий час основу місцевого підприємництва представляла торгівля хлібом, разом із цукропереробною і частково лісовою галузями. З розвитком мережі Південно-Західних залізниць почали розвиватись інші виробничі галузі.

Збільшення мережі відгалужень від магістральних ліній Південно-Західних залізниць визначило розвиток двох паралельних процесів: згасання та видозмінення ярмаркової торгівлі і становлення стаціонарної. Розширення мережі Південно-Західних залізниць сприяло відчутному економічному зростанню вже діючих потужностей. Залізниці сприяли входженню промислових і сільськогосподар-

ських підприємств до структури єдиного загальноросійського ринку. Великі станції здобували значення вузлових пунктів, де виникали нові фабрики і заводи. В промисловості відбувався перехід від використання дров до застосування вугілля. У зв'язку з орієнтацією регіону на посилення фабрично-заводської діяльності населення, яке раніше займалось сільським господарством, останнє одержало можливість мігрувати. Промислові підприємства, які не витримували конкуренції, поступово закривались.

Тобто в цей час транспортна мережа Південно-Західних залізниць діяла з усіма перевагами, притаманними залізничному транспорту: швидкістю, доступністю і комунікабельністю.

В цілому ж фінансово-економічні переваги для регіону Правобережної України, завдяки ефективній діяльності Південно-Західних залізниць, можна оцінити з двох позицій, а саме:

– активізація перевізного процесу Південно-Західних залізниць дозволила промисловим і сільськогосподарським підприємствам успішно здійснювати політику інтеграції на регіональному рівні. Це відбувалось з метою раціоналізації виробничих та інших господарських процесів;

– на державному та міжнародному рівнях було забезпечено доступ на іноземні ринки товарів вітчизняних виробників, що створило умови для більш активної участі держави в міжнародній торгівлі та потенційних політичних і фінансово-економічних перевагах, отриманих від цього.

Враховуючи зазначене, розглянуто сукупний економічний ефект від комерційної діяльності акціонерних Південно-Західних залізниць, керівництво яких із одного боку піклувалось про збільшення перевезень і покращання прибутковості. У той же час помітний паралельний розвиток промислових та сільськогосподарських підприємств Правобережної України, які забезпечували у 1889–1894 рр. (перед викупом залізниць до казни) ефективний промисловий розвиток регіону, із використанням переваг залізничного транспорту.

7.2. Економічний вплив залізниці на розвиток цукробурякового виробництва в Київській, Подільській і Волинській губерніях

У 70–80 рр. XIX ст. на українських землях відбулись докорінні зміни в економічному житті – в цілому завершився промисловий переворот, суть якого полягала в переході від мануфактури до фабрики, від дрібного товарного виробництва до промислового, від ручної праці до застосування парових двигунів та системи машин. Будь-які докорінні зміни в економіці, як правило, ставлять перед суспільством три проблеми – робочої сили, капіталів і сировини. Своєрідним каталізатором розвитку економічних процесів стало активне будівництво залізниць, що стимулювало розвиток кам'яновугільної, металургійної, машинобудівної та сільськогосподарської галузей [36].

Значна зацікавленість до цукровиробництва серед українських поміщиків, а також у цілому в суспільстві, прокинулася у 1840 роках XIX ст., коли граф Бобринський і торговий дім купців Семиренків і Яхненків за короткий час отримали великі прибутки. Цей період став поворотним у розвитку цукрової промисловості на правобережних українських землях – відтоді потенціал більшості поміщицьких господарств був направлений на розвиток цієї галузі на її організаційну побудову й технічне оснащення. У наступні десятиліття відбувався подальший розвиток цукровиробництва на Україні як зі збільшенням кількості заводів, так і розмірів виробництва. Із кінця 1870 р. до 1882 р. Західна Європа була вигідним ринком збуту цукру [169].

Перша цукроварня з'явилася на теренах України в 1822 р., а завдяки вдосконаленням у техніці обробки сировини в 1891 р. 153 великі українські цукроварні виробляли 207 млн пуд. цукру. Цукрові заводи в основному концентрувалися на Правобережжі [164].

У середньому по імперії в 1845 р. одна цукроварня виробляла за рік цукру на 18,2 тис. руб., в Україні – на 25,2 тис. руб. Домінуючою складовою у цьому

процесі була Київщина, де одне підприємство давало продукції на 53,5 тис. руб., тобто втричі вище від загальноімперської середньої. Таким чином, Наддніпрянщина посідала панівне місце в цій галузі промисловості. Розміщення цукроварень у Наддніпрянській Україні було нерівномірним. Зі 183 підприємств, що діяли тут у 1848 р., 116 існувало на Правобережжі. По губерніях вони розташовувалися так: на Київщині 70 цукроварень, Поділлі – 36, Харківщині – 24, Полтавщині – 17, Волині – 10 і Херсонщині – 1 [96].

Отже, до середини XIX ст. найбільшої концентрації цукрова промисловість досягла на Київщині, яка стала основним центром цукровиробництва в країні [54]. У 1848–1849 рр. в імперії працювало 295 цукрових заводів, з них в Україні – 183, або 62 % [274].

Серед різноманітних галузей переробної промисловості в економічному регіоні обслуговування Південно-Західних залізниць цукробурякове виробництво посідало перше місце, як за розмірами товарообігу, так і по значенню, яке воно займало в економічному житті населення. Із 247 цукробурякових і цукрово-рафінадних заводів, що діяли у європейській частині Російської імперії (разом із Привіслінським краєм) 1890–1894 рр., у економічному районі тяжіння до Південно-Західних залізниць було розташовано 126 заводів, тобто більше 50 % заводів всієї європейської частини імперії працювало в Україні. З цього числа в Бессарабській і Херсонській губерніях розташовувалось по одному заводу, а всі інші були зосереджені в Київській, Подільській і Волинській губерніях (таблиця 7.1).

Наведені цифри показують, що цукробурякові заводи мали особливе значення для всього населення трьох південно-західних губерній: зі справою цукроваріння в цих регіонах були пов'язані інтереси землевласників і орендарів, які вирощували і поставляли на заводи цукровий буряк, а також і деяких промислових підприємств, продукцію яких було задіяно в технологічному процесі цукроваріння.

З точки зору зацікавленості залізниць, як перевізних підприємств, діяльність цукрових заводів необхідно розглядати в контексті двох площин: по-перше, у кіль-

кості цукрового буряка, як сировини, що транспортується залізницями до місць переробки, і перевезення до місць виробництва цукру, супутніх товарів, задіяних у технологічному процесі цукроваріння; по-друге, в кількості отриманої продукції (цукру), яка транспортується від виробника до місць споживання.

Таблиця 7.1

Площа посівів цукрового буряка в Російській імперії за 1885–1894 рр.

Роки	Південно-західний край	Центральний Район	Привіслінський край	Східна частина Сибіру	Всього в імперії
	Тисяч десятин				
1885	165,7	85,2	48,6	–	299,5
1886	153,6	80,8	36,4	–	270,8
1887	126,4	73,5	31,2	–	231,1
1888	136,3	76,9	32,7	–	245,2
1889	135,6	79,3	32,8	–	247,7
1890	154,4	88,8	36,1	0,02	279,3
1891	147,1	97,0	36,9	0,20	281,3
1892	140,2	87,7	36,0	0,35	264,2
1893	169,5	98,5	37,7	0,23	305,2
1894	165,6	99,7	41,5	0,35	307,9

Враховуючи ці умови, кількість переробленого цукрового буряка є найважливішим фактором, що обумовлює використання інших товарів, необхідних у технологічному процесі роботи заводу. Кількість одержаних супутніх товарів заводами, як-то: вапна, кістяного борошна, соляної та сірчаної кислоти, дров, кам'яного вугілля, інших складових, перебувають у прямій залежності від якості отриманого цукрового буряка, а також від досконалості та стану обладнання на виробництві (машин і агрегатів, задіяних при цукроварінні).

У регіоні обслуговування Південно-Західними залізницями збирання цукрового буряку починалось у другій половині серпня, продовжувалось у вересні, а в окремих місцевостях затягувалось до середини жовтня. Таким чином, перевезення цукрового буряку на заводи збігалось у часі з настанням холодів. Крім того, поганий стан ґрунтових доріг і пов'язана з цим висока ціна за гужову доставку продукції від плантації до залізничної станції відправлення і від станції призначення до цукропереробного заводу перешкоджали активному розвитку залізничних перевезень цукрових буряків. Внаслідок таких обставин буряк пере-

возився залізничним транспортом тільки на окремі заводи, що розміщувались поряд із залізничними станціями (таблиця 7.2).

Таблиця 7.2

**Райони тяжіння цукропереробних заводів до залізничних станцій
Південно-Західних залізниць**

Назва цукропереробного заводу	Залізнична станція	Відстань від заводу до станції (верст)	Спосіб сполучення між заводом і станцією	Доставлено буряка по залізниці	Загальна кількість перероблен. Буряка
<i>П У Д І В</i>					
Чорноминський	Попелюхи	4	Кінно-залізн. дорога на відстані 4 верст	422798	1446500
Браїлівський	Браїлів	2	Залізнична гілка – 2 версти	1712958	1700000
Калинівський	Калинівка	1	Залізнична гілка – 1 верста	247560	1044000
Махаринецький	Козятин	9	Залізнична гілка – 9 верст	529680	2064000
Кожанський	Кожанка	1,5	Залізнична гілка – 1, 2 верст	16500	1667800
Коровинецький	Михайленки	3	Залізнична гілка – 3 версти	1214731	2746000
Шепетівський	Шепетівка	4	Ґрунтова дорога	469619	720000
Шпановський	Рівне	4	Ґрунтова дорога	288984	1439000
Проскурівський	Проскурів	300 саж.	Ґрунтова дорога	632662	1600000
Збручанський	Волочиськ	2	Ґрунтова дорога	87910	1100000

Усі цукрові заводи, що розташовувались у регіоні тяжіння до Південно-Західних залізниць, за винятком Одеського цукрорафінадного заводу, були розташовані в трьох губерніях південно-західного краю, використовували щорічно: дров 181800 куб. саж., домбровського та донецького кам'яного вугілля до 7 мільйонів пуд. і лігніту до 650000 пуд.

Видобуток вугілля в Донбасі та його питома вага в кам'яновугільній промисловості всієї Росії збільшувалися так: у 1860 р. у Донбасі було видобуто 6 млн пуд. вугілля із 18 млн пудів по Росії (близько 33 %), а в 1900 р. Донбас дав 691,5 млн пуд. (більш як у 115 раз) із 995 млн пуд. по всій Росії, що становило 69,5 % загальноросійського видобутку. Ще в 70-х рр., випередивши свого головного суперника – Домбровський вугільний басейн (у Польщі), Донбас на кінець ХІХ ст.

зайняв перше місце в усій Російській державі по розвитку кам'яновугільної промисловості [265].

У загальному плані зауважимо, що більше споживання мінерального палива було на заводах Київської губернії, на заводах, розташованих у межах Волинської і Подільської губерній, переважало опалення дровами.

Цукрові заводи, розташовані у регіоні тяжіння до Південно-Західних залізниць, були головними, а в окремих випадках навіть єдиними споживачами мінерального палива. Тому доречно зосередити увагу на підсумках перевезення кам'яного вугілля по Південно-Західних залізницях і розмірах споживання цього палива в районах біля окремих станцій (таблиця 7.3).

Таблиця 7.3

Обсяг перевезень кам'яного вугілля Південно-Західними залізницями

Вид сполучення (пуд.)	Роки		
	1889	1890	1891
Місцеве сполучення	2106237	2056079	2152967
Вивезення	333253	20364	25657
Ввезення	6082594	6078311	6904687
Транзит	1115497	1143491	724529
Всього	9677581	9298245	9807840

Наведені вище статистичні дані свідчать про перевезення кам'яного вугілля «у місцевому сполученні», ввезення, вивезення та транзит. Із вказаної в таблиці кількості кам'яного вугілля у місцевому сполученні було відправлено приодеськими станціями: у 1889 р. – 2044151 пуд., у 1890 р. – 1982760 пуд. і в 1891 р. – 2077118 пуд. Таким чином, всі інші станції Південно-Західних залізниць відправили у місцевому сполученні: у 1889 р. – 62186 пуд., у 1890 р. – 73319 пуд. і в 1891 р. – 75849 пуд.

Місцевість, що входила до сфери впливу Південно-Західних залізниць, забезпечувалась привізним кам'яним вугіллям. Мінеральне паливо надходило на Південно-Західні залізниці з трьох основних пунктів: із копалень Донецького басейну, із Домбровських копалень і через Одесу. Через останній пункт прибувало кам'яне вугілля, що доставлялось в Одесу морським шляхом з Дону, Кавказу (Ткві-

бульські копальні), а також з Англії. Крім того, вугілля доставлялось через прикордонні пункти (Граєве, Волочиськ, Радзивилів і Унгени). Постачання кам'яного вугілля з Австрії та Пруссії було незначним і воно не мало ніякого практичного значення, з точки зору питань постачання промислових підприємств регіону мінеральним паливом. Ввезене з Пруссії та Австрії вугілля використовувалось, в основному, для потреб в районі прикордонних станцій. Із завезених в 1891 р. через Граєве 51442 пуд. вугілля 44548 пуд. було використано у цьому ж пункті. Завезені у тому ж році через Волочиськ із Австрії 1220 пуд. залишилась для використання у Волочиську (таблиця 7.4).

Таблиця 7.4

Обсяг доставки кам'яного вугілля через прикордонні станції Південно-Західної залізниці

Прикордонні станції	Роки		
	1889	1890	1891
Волочиськ	6136	1849	1220
Радзивилів	25957	18597	12487
Граєве	58321	59903	51442
Унгени	600	–	–

Отже, прикордонні перевезення імпортного вугілля були незначними, не мали систематичної направленості і в рідких випадках перевищували кількість у 2–3 вагони на рік між найближчими станціями.

Станції *головної лінії* забезпечувалися кам'яним вугіллям із усіх трьох джерел – із Донецьких і Домбровських копалень, а також із Одеси. Найвіддаленішою станцією, на яку доставлялось кам'яне вугілля з Одеси, була станція Голендри. Одеське вугілля на головній лінії не мало переважного значення та доставлялось у значно меншій кількості в порівнянні із кількістю вугілля, доставленого із району Донецьких і Домбровських копалень. Значну кількість мінерального палива, із переважанням Домбровського вугілля, отримували станції, розташовані на ділянці Бірзула–Козятин (таблиця 7.5).

Таблиця 7.5

Отримання кам'яного вугілля станціями головної лінії

Південно-Західних залізниць (тис. пуд.)

Головні станції отримання Вугілля	1889 р.			1890 р.			1891 р.			Всього прибуло		
	Сорт (місцевість постачання) вугілля									1889 р.	1890 р.	1891 р.
	Одеське	Домбровське	Донецьке	Одеське	Домбровське	Донецьке	Одеське	Домбровське	Донецьке			
Бірзула	7,9	-	-	9,1	-	2,4	11,0	-	0,6	7,9	11,5	11,6
Борщі	-	30,9	-	-	1,2	-	-	-	0,6	30,9	1,2	0,6
Абамеліково	3,9	-	5,4	0,6	-	11,4	3,5	-	11,4	9,3	12,0	14,9
Кодима	1,2	-	15,1	-	-	17,4	-	-	14,4	16,3	17,4	14,4
Попелюхи	2,5	-	10,2	1,5	1,9	13,3	1,4	-	9,6	12,7	16,7	11,0
Рудниця	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Крижопіль	19,5	1,2	25,3	8,1	-	29,5	6,4	-	32,5	46,0	37,6	38,9
Вапнярка	15,6	14,4	26,5	14,3	-	49,2	17,6	139,3	-	56,5	63,5	156,9
Юрківка	2,5	-	0,6	2,6	-	1,8	2,4	-	4,8	3,1	4,4	7,2
Рахни	5,0	182,1	55,0	5,3	253,9	54,9	1,5	122,4	74,8	242,1	361,8	212,2
Ярошенки	-	-	9,6	-	12,0	7,8	1,4	-	15,8	9,6	19,8	17,2
Жмеринка	0,6	-	2,4	-	1,8	-	-	0,6	4,8	3,0	1,8	5,2
Браїлів	2,4	-	-	-	-	1,8	-	-	3,6	2,4	1,8	3,6
Гнівань	4,3	147,2	19,6	4,4	372,9	16,8	1,2	7,8	6,9	171,1	394,1	15,9
Вінниця	10,8	14,0	28,4	6,6	27,0	28,8	5,4	22,9	20,0	53,2	62,4	48,3
Калинівка	1,2	17,0	36,4	1,3	12,2	14,0	1,4	-	17,8	54,6	27,5	19,2
Голендри	1,2	55,9	6,6	0,6	173,4	7,8	0,8	33,0	8,4	63,7	181,8	42,2
Козятин	-	9,6	-	-	145,7	26,4	-	-	9,2	9,6	172,1	9,2

Далі, на північ, одержання вугілля станціями головної лінії було зовсім незначним, тому і вугілля надходило тільки до тих станцій, по сусідству із якими розташовувались цукрові заводи.

У технологічному процесі цукроваріння застосовується вапно. Нормальними витратами вапна вважались такі, що дорівнювали 3 % від усієї кількості переробленого на заводі цукрового буряку. З урахуванням того, що всі заводи південно-західного краю переробляли майже 150 мільйонів пуд. цукрового буряку, можна вирахувати щорічні витрати вапна на потреби цукроваріння не менше як 4,5 мільйони пуд. Але, крім попиту на вапно з боку цукрових заводів, воно споживалось як будівельний матеріал у будівництві приблизно у такій же кількості. Тобто, щорічне споживання цього матеріалу в економічному районі тяжіння до ліній Південно-Західних залізниць можна прийняти у 9 мільйонів пуд. Незважаючи на значний попит і споживання, перевезення вапна по Південно-Західних залізницях, у середньому, сягало тільки 3,5 мільйонів пуд. на рік.

Усі цукрові заводи, розташовані у районі тяжіння до ліній Південно-Західних залізниць, майже винятково споживали вапно, відоме у продажу як браїлівське. Кілька заводів, розташованих у районі Фастівської залізниці, крім браїлівського вапна, одержували і криворізьке, що видобувалось біля станцій Інгулець і Кривий Ріг (Катерининська залізниця). Браїлівське вапно отримало свою назву від містечка Браїлів, що розташоване у тогочасній Подільській губернії Вінницького повіту, в околицях якого у великих масштабах проводилась видобування та переробка покладів вапняного каменю. Згодом видобуток вапняного каменю став проводитись в околицях містечка Станіславчик (станція Жмеринка), міста Летичів (станція Деражня) і в районах станцій Сербінівці, Попелюхи, Кодима і деяких інших (таблиця 7.6).

Таблиця 7.6

Обсяг перевезень вапна по Південно-Західних залізницях (пуд.)

Вид сполучення	Рік		
	1889	1890	1891
Місцеве сполучення	1808697	2112622	2194100
Вивезення	1237615	1469731	1018811
Ввезення	35315	25123	24606
Транзит	2503	3382	63
Всього	3120112	3610858	3237580

Однак, для більш правильного висвітлення ситуації з постачанням цукрових заводів вапном, варто зіставити дані не тільки про відправлення, але і про одержання вапна станціями, в районі яких перебували цукрові заводи, з даними про розміри споживання цього продукту останніми.

Згідно із проведеним аналізом статистичних даних встановлено, що меншість заводів одержували вапно по залізниці, більшість же користувалась гужовою доставкою. У багатьох випадках, навіть у віддаленій перспективі, не можна було очікувати заміни гужової доставки вапна залізничними перевезеннями. Це відбувалось тому, що у своїй більшості цукропереробні заводи географічно були розміщені так, що поклади вапняного каміння знаходились по-сусідству, і заводи самостійно займались випалюванням вапна.

Перевезення цукрового піску по Південно-Західних залізницях звертають на себе увагу щодо доставки цього продукту на станції, у районі яких розташовані цукрорафінадні та цукробурякові з рафінадними відділеннями заводи, а також до Одеси – з метою вивезення за кордон. Станціями, у районі яких розташовані заводи, що займаються виготовленням рафінаду, отримано цукру-піску – див. таблицю 7.7.

Як видно з таблиці 7.7, тільки Гніваньський та Одеський цукрорафінадні заводи переробляли цукор-пісок, що доставлявся по залізниці. Гніваньський завод меншу частину цукру-піску для переробки отримував залізничним транспортом, а більш значна його кількість доставлялась на підводах з навколишніх цукробурякових заводів. Інші ж заводи переробляли у рафінад свій власний цукор-пісок.

Таблиця 7.7

Обсяги перевезень цукру-піску за видами сполучень (пуд.)

Назва цукроварного заводу	Станція до заводу	1889 р.			1890 р.			1891 р.		
		Місьцеве сполуч.	Ввезення	Всього	Місьцеве сполуч.	Ввезення	Всього	Місьцеве сполуч.	Ввезення	Всього
Одеський	Одеса-Застава	2447562	21131	2468693	2419678	30045	2449723	2166856	135892	2302748
Чорноминський	Попелюхи	147	-	147	-	-	-	356	-	356
Соколівський	Крижопіль	173	1220	1393	46	-	46	-	-	-
Гніваньський	Гнівань	432809	600	433409	505174	-	505174	554138	-	554138
Уладівський	Калинівка	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Шепетівський	Шепетівка	-	-	-	63	-	63	-	-	-
Житинський	Рівне	-	49	49	99520	-	99520	7764	-	7764
Соболівський	Гайсин	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Тростянецький	Тростянець	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Левадський	Проскурів	10739	-	10739	8786	-	8788	6266	-	6266

Взявши до уваги перевезення цукру-піску у бік Одеси з метою вивезення за кордон, бачимо, що, з погляду інтересів залізниць, ці перевезення мали набагато більше значення, ніж рух цукру-піску на рафінадні заводи.

Одеський ринок забезпечувався цукром із заводів, розташованих у районі Південно-Західних і Фастівської залізниць. Із заводів, що розташовувались у Харківській губернії і Царстві Польському, цукор в Одесу не доставлявся.

Як пункт вивозу цукру за кордон, Одеса мала головне значення серед інших російських пунктів експорту. Через Одесу цукру вивозилось не лише більше, ніж через якийсь із інших портів і прикордонних пунктів, але експорт з Одеси цукрової

продукції перевищував об'єми вивезення через всі інші митниці Російської імперії (таблиця 7.8).

Таблиця 7.8

Вивезення цукрової продукції за кордон

Вид цукрової продукції	1889 р.		1890 р.		1891 р.	
	Через Одесу	Вивезення з Росії	Через Одесу	Вивезення з Росії	Через Одесу	Вивезення з Росії
Білий цукор-пісок	2585508	3390720	879355	2350540	3291640	5977124
Жовтий цукор-пісок	209488	433499	–	6649	211006	348840
Рафінад	85565	1146983	99060	915563	88016	1251708

Зменшення експорту цукрової продукції з Одеси в 1890 р. пояснюється збільшенням мита на цукор у Італії, і кризою в галузі цукрового виробництва, що в цей час виникла в Італії, внаслідок чого були припинені роботи на багатьох великих італійських рафінадних заводах.

Що стосується *патоки*, то об'єм перевезень цієї продукції по Південно-Західних залізницях взагалі був незначним, він не перевищував 800000 пуд. на рік [256].

Таким чином, у місцевостях тяжіння до зони обслуговування Південно-Західних залізниць українські губернії виробляли 80 % загального обсягу цукрової продукції, а Київщина була центром цукробурякового виробництва всієї Російської імперії. Цукрова промисловість у другій половині ХІХ ст. стала окремою розвиненою галуззю переробної промисловості, яка за допомогою залізничного сполучення повністю забезпечувала потреби внутрішнього ринку та експорт.

7.3. Фінансово-економічна взаємодія Південно-Західних акціонерних залізниць і спиртопереробної та тютюнової промисловості наприкінці ХІХ ст.

Україна була основним виробником цукру для всієї країни. З України також вивозили в інші райони Росії хліб, особливо пшеницю, худобу, вовну, шкіри, канати, сало, спирт, рибу, ікру, сукно тощо. Значне місце займала Україна в зовнішній торгівлі Росії [146, с.347-359]. Через чорноморсько-азовські й балтійські порти (та сухопутні митниці) з України за кордон вивозилося багато хліба, особливо пшениці й ячменю, коней, великої рогатої худоби, овець, свиней, вовни, шкір, мас-

ла, м'яса, цукру, спирту, сукна, мотузків, канатів, мила тощо. Наприкінці XIX ст. щорічне вивезення хліба через чорноморсько-азовські порти становило 70 % від загальноросійського експорту (понад 300 млн пуд.).

Із-за кордону через чорноморсько-азовські порти й сухопутні митниці довозилися різноманітні товари, які частково збувалися в Україні, а частково відправлялися в інші райони Росії (бавовна, тканини, олива, фарби, свинець, олово, залізо, машини, прилади, кофе, рис, вина тощо) [265]. Винокуріння (гуральництво) було поширене в усій Україні, але найбільшого розвитку воно досягло на Київщині, Поділлі і Харківщині. У другій половині XIX ст. спиртогорілчана промисловість на українських землях у складі Росії займала друге місце після цукрової. У середині XIX ст. виноробні та горілчані заводи склали в Україні 7 % загальної кількості заводів Російської імперії і їх кількість продовжувала збільшуватись. У цілому, в цей час політика царського уряду сприяла розвитку промислового виготовлення та експорту спирту за кордон [245, с. 91].

У губерніях, що входили до регіону обслуговування Південно-Західних залізниць, переважали заводи з випуску продукції винокуріння від 2000 до 10000 відер полугара на рік. Заводи мали примітивне устаткування і низьку собівартість продукції. Тому ціна вина у південно-західному краї була значно нижчою, ніж у центральних губерніях. Споживання на душу населення також було різним: у південно-західному краї – 0,60 відра на душу; в центральних губерніях – 0,23 відра; в прибалтійських губерніях – 0,45 відра на душу [95, с.27; 249].

Щодо комерційних і економічних інтересів Південно-Західних залізниць найбільше значення мали винокурні заводи в Київській, Подільській і Волинській губерніях. Трохи менше – у Бессарабській і Херсонській. Губернії Сувалкська, Гродненська і Ломжинська мали достатнє число винокурних заводів, але вироблений спирт витрачався винятково на місцеве споживання і його перевезення по Південно-Західних залізницях не мало суттєвого впливу на загальні об'єми перевезення спирту.

Місце, зайняте економічним регіоном тяжіння до ліній Південно-Західних залізниць у загальній спиртопереробній галузі Російської імперії, показано в таблиці 7.9.

Як видно із таблиці 7.9, губернії південно-західного краю Російської імперії посідали сьоме місце. На їхню частку припадало всього 3,9 % від усіх місць, які проводили очищення спирту. Холодне очищення спирту переважало над гарячим [338, с. 36–41].

Таблиця 7.9

Кількість місць по очистці спирту (1891–1892 рр.)

Назва регіону, краю	Вид очищення спирту		
	гарячим способом	холодним способом	Всього
Південний	13	792	805
Середньочорноземний	38	726	764
Північно-Західний	7	531	538
Малоросійський	18	378	396
Середньо-промисловий	11	371	382
Східний	31	219	250
Південно-Західний	20	128	148
Північний	2	134	136
Західний Сибір	2	126	128
Прибалтійський	46	64	110
Закавказький край	4	86	90
Царство Польське	54	31	85
Столичний	15	50	65

Значну частку в обсягах перевезень спирту складало його вивезення за кордон.

Тільки з Подільської та Київської губерній відправлялось за кордон відповідно до 20 % і 21 % від усього виробленого спирту. До перевезення по залізниці пред'являлась менша частина виготовленого спирту. За умов величезної протяжності регіону Південно-Західних залізниць значного розвитку в цій місцевості винокурного виробництва перевезення спирту складало великі обсяги (таблиця 7.10).

Таблиця 7.10

Обсяги перевезень спирту за видами сполучень

Вид сполучення	Роки				
	1888	1889	1890	1891	1892
У місцевому сполученні	691832	646999	656535	677082	515650
Вивезено	120498	145328	150082	145709	70404
Ввезено	472250	447723	376270	279830	112113
Транзит	115180	11081	8798	62576	39695
Всього	1399760	1251131	1191685	1399760	737862

Як видно з представлених у таблиці даних, значні та постійно стабільні перевезення спирту відбувались у місцевому сполученні. Ввезення в 1891–1892 рр. мало тенденцію до зниження, що залежало частиною від загальних причин, які несприятливо позначались на результатах винокуріння, а частиною – від конкуренції Лібави та Ревеля, що відвертали частину транспортів від Одеси. Вивезення теж відрізняється стійкістю, але воно складається майже винятково з відправлень зі станції Граєве за кордон (у Кенігсберг), а тому не мало істотного значення з точки зору інтересів Південно-Західних залізниць. Транзит складався з відправлень зі станцій Фастівської залізниці, через Київ, у Лібаву та Ригу, а дорівнював випадковим перевезенням з Лібаво-Роменської залізниці у Варшаву тощо.

Із числа станцій Південно-Західних залізниць найбільшу кількість спирту було відправлено від таких станцій, як: Крижопіль, Рахни, Гнівани, Вінниця, Калинівка, Граєве, Тростянець-Подільський, Чорнорудка, Брівки та Попільня.

Найбільша частина відправленого спирту із зазначених станцій прямувала до Одеси, яка була основною станцією з експорту спирту за кордон.

Станції Крижопіль, Рахни, Гнівани і Вінниця відправляли спирт, крім Одеси, за маршрутом винятково в місцевості, розташовані по лінії Одеса–Вінниця і Роздільна–Троянів Вал. Станція Калинівка відправляла частину своїх вантажів на північ (у Київ), а також на інші залізниці – в Ростов і Лібаву. Станція Граєве відправляла меншу частину свого спирту на станції, що розташовувались між Брестом і Білостоком, а більшу – за кордон у Кенігсберг і Пиллау (Балтійськ). Тростянець працював головним чином на Одесу, а невелику кількість відправляв на південні станції головної лінії та у місцевість, що перетиналась Бессарабською гілкою (Ти-

располь, Бендери, Кишинів). Черногрудка, Бривки і Попільня відправляли спирт в Одесу, Київ, на Бессарабське відгалуження, а також до Ростова і в Лібаву.

За кордон Одеса експортувала переважно очищений спирт, головним чином в Левант, і по розмірах експорту очищеного спирту посідала перше місце серед інших російських портів і експортних пунктів.

Таким чином, на частку інших експортних пунктів Російської імперії залишались тільки незначні кількості експортованого спирту. За 1891–1892 рр. спирт, вивезений з Одеси, був відправлений до різних країн світу (таблиця 7.11).

Таблиця 7.11

Експорт спирту з Одеси до країн світу (тисяч градусів)

Країна	Рік	
	1891	1892
терція	48537	16681
Болгарія	9932	4348
Єгипет	6560	2987
Франція	9787	2213
Греція	847	319
Великобританія	1767	–

Із окремих пунктів призначення спирту, що експортувався з Одеси, найбільш важливими були: Смірна, яка отримала в 1892 р. 8639 тисяч градусів (у 1891 р. 1000 тис. гр.) Константинополь – 5741 тис. гр. (2150 тис. гр.), Бейрут – 928 тис. гр. (1500 тис. гр.), Бургас – 2194 тис. гр. (5000 тис. гр.), Варна – 1894 тис. гр. (2000 тис. гр.).

Аналіз архівних джерел дає можливість зробити висновок про те, що значне місце в загальному експорті Російської імперії й України займав спирт, якого на вітчизняних заводах виготовлялась велика кількість (таблиця 7.12).

Таблиця 7.12

Вивіз спирту з Росії й України (тис. відер)

Роки	Усього (тис. відер)	На суму тисяч крб.	До Німеччини	До Великобританії	До Туреччини
------	------------------------	--------------------------	--------------	-------------------	--------------

1891	398080	5346	270374	21718	48537
1892	95273	1652	49574	5273	16681
1893	208003	2665	137502	30806	21033
1894	226454	2727	165591	5552	35898
1895	173610	1792	107074	13421	42403
Всього	220284 100 %	2836	146023 66,4 %	6,9 %	15 %

Перед викупом Південно-Західних залізниць до казни, Одеса активно розвивала торгівлю спиртом у напрямку Криму і Кавказу. Ці райони раніше забезпечувались спиртовою продукцією переважно із Ростова-на-Дону, куди йшов спирт-сирець з Воронізької, Тамбовської та інших губерній, що тяжіють до Ростова. Цей спирт після незначного доочищення на ростовських спиртоочисних заводах надходив у продаж, причому Крим отримував із Ростова-на-Дону майже всю потрібну йому кількість спирту. Неврожай 1891 р. і недорід 1892 р. змінили район, що постачав Ростов спиртом-сирцем. Він став направлятися туди спочатку із Харкова та Чернігова, потім – з Курська й Орла, і нарешті, з Києва, Варшави і навіть із Лібави. Такою ситуацією скористалась Одеса і почала постачати Крим спиртом [245, с.94].

Розвиток пивоварної промисловості в Україні у другій половині XIX ст. був незначним. Справа в тому, що це виробництво деякий час не обкладалось акцизним збором – його зростання могло привести до конкуренції з винокурною промисловістю, яка обкладалась акцизним збором. Внаслідок цього міністерство фінансів запропонувало дозволити тільки оптовий продаж пива без права вивозу його за межі місця виготовлення. За даними статистики, у 1863 р. в українських губерніях пивоварних підприємств нараховувалось 210 з обсягом виробництва на 376,7 тис. руб., а у 1895 р. – 186 заводів виготовляли даної продукції на 376,7 тис. руб., тобто у вартісному виразі її вартість збільшилась на 2501,6 тис. руб. [95, с. 28–29].

Відправлення цього роду продукції залізничним транспортом провадилось тільки з кількох великих заводів, що розташовувались в Одесі та Києві і на деяких інших станціях Південно-Західних залізниць. Обсяги перевезення пива за 1890–1892 рр. надано у таблиці 7.13.

Таблиця 7.13

**Обсяги перевезення пива в 1890–1892 рр.
по Південно-Західних залізницях (пуд.)**

Вид сполучення	Роки		
	1890	1891	1892
Місцеве сполучення	260338	251677	299288
Вивезення	2387	6217	21293
Ввезення	56124	64434	69762
Транзит	3214	1428	1143
Всього	322113	323756	391486

Наведені загальні підсумки перевезень пива показують, що обсяги пересування цього вантажу по Південно-Західних залізницях збільшувались, однак, це явище не можна пояснити успіхами пивоварства. Причини його, скоріше за все, були приховані у прагненні крупних пивоварних заводів, що були розміщені у великих містах, розширити райони збуту свого товару, на шкоду продуктивності невеликих заводів, розташованих у містечках і селищах. У той же час, при збільшенні об'ємів перевезень у місцевому сполученні, ввезенні та вивезенні на інші залізниці й обсяги транзитних перевезень зменшувались. Основні станції Південно-Західних залізниць, де відбувалось відправлення пива, наведено у таблиці 7.14.

Таблиця 7.14

**Основні станції Південно-Західних залізниць
з відправлення пива (пуд.)**

Станції відправлення	Роки								
	1890			1891			1892		
	Місцеве сполучення	Вивезення	Усього	Місцеве сполучення	Вивезення	Усього	Місцеве сполучення	Вивезення	Усього
Одеса	44556	632	45188	41826	14	41840	36493	55	36190
Роздільна	1036	-	1036	1321	-	1321	-	-	-
Жмеринка	305	-	305	54	-	54	5147	-	5147
Вінниця	3281	11	3292	1875	-	1875	3975	-	3975
Козятин	3081	-	3081	4349	-	4349	6519	-	6519

Здолбунів	608	55	633	1435	22	1457	2010	-	2010
Брест	2679	25	2704	2445	-	2445	1430	16	1446
Книшін	33079	670	33749	38718	1548	40266	55089	1587	56676
Кишинів	3259	-	3259	2029	-	2029	968	-	968
Голта	43921	173	44094	46171	699	46870	68508	3421	71929
Єлизаветград	192	-	192	128	4	132	5635	-	5635
Сербінівці	58982	-	58982	50689	5	50694	24753	12	24765
Волочиськ	3943	-	3943	4482	2	4484	6877	-	6877
Київ	49419	807	50226	45871	3852	49723	50103	16137	66240
Умань	-	-	-	3190	-	3190	10379	7	10386

Таблиця 7.14 показує, що всі вантажі з пивом відправлялись по Південно-Західних залізницях із п'ятнадцяти основних станцій, відправлення з інших станцій були незначними, і в рідких випадках перевершували кілька десятків пудів на рік.

По відправленню пива перше місце серед станцій Південно-Західних залізниць займала Голта. Потужний пивоварний завод розташовувався на відстані 0,5 версти від станції, він належав Голтянському товариству. Щорічна продуктивність цього заводу становила від 100 до 120 тисяч відер пива. Більша частина пива, відправленого зі станції Голта, прямувала на станції Єлизаветградської залізничної гілки (Єлизаветград, Новоукраїнка, Балта, Жеребкове та Плетений Ташлик). Крім того, зі станції Голта значна кількість продукції направлялась до Одеси (до 12000 пуд. на рік). На півночі, по головній лінії Південно-Західних залізниць, голтянське пиво доходило до станції Вапнярка, а на заході, у район Бессарабської гілки, доставлялось в Тирасполь, Бендери і Кишинів.

Друге місце за обсягами перевезень пива займав Київ. Із Києва найбільш значні обсяги пива направлялись до Бердичева і на уманські відгалуження, невеликими партіями були відправлення на інші станції, що розташовані між Києвом і Одесою. В Одесу щорічно доставлялось із Києва до 1500 пуд. пива. Пиво з київських заводів знаходило ринки збуту в районі тяжіння до Фастівської залізниці і навіть доходило до Миколаєва. На півночі по Києво-Воронізькій залізниці пиво виробництва київського заводу в значній кількості відправлялось до Ніжина та Конотопа.

Наступною, після Голти і Києва, за обсягами відправленого пива була станція Книшін, обороти перевезень якої поступово збільшувались, у 1892 р. вони досягли 56000 пуд. З Книшина пиво направлялось винятково на станції дільниці Брест–Граєве. Одержувачами основних обсягів перевезень були станції Брест, Граєве, Осовець і Білосток.

Як пункт відправлення пива особливої уваги заслуговує Одеса. Із цієї станції залізницею відправлялось понад 40000 пудів щорічно. Значна частина одеського пива призначалась для станцій Бессарабської і Дунайської гілок, менша – для Єлизаветградської гілки, окремі відправлення досягали станцій Уманського, Волочиського та Радзивилівського відгалужень. Більш значну роль станція Одеса відігравала по перевезеннях пива до портів Чорного та Азовського морів, з метою відправлення його на експорт морським шляхом у закордонні порти, розташовані по берегах Мармурового та Середземного морів.

Інші станції Південно-Західних залізниць, зазначені у наведеній таблиці, хоча і відправляли пиво в значній кількості, але ці відправлення, були винятково призначенням на найближчі сусідні станції, у районах яких не було пивоварних заводів. Як центри з транспортування продукції пивоварного виробництва, ці станції особливого значення не мали. Виготовлене в районі тяжіння до цих станцій пиво мало обмежене коло споживачів і розходилося у найближчих місцевостях, по лінії залізниці.

Для виготовлення своєї продукції пивоварними заводами району, що мали тяжіння до Південно-Західних залізниць, використовувався ячмінь переважно місцевого походження. Незначна перевага віддавалась ячменю, отриманому з губерній північно-західного краю, що був відомим у продажу під назвою «польського».

Що стосується горілчаних заводів у регіоні тяжіння до Південно-Західних залізниць, то їх кількість була незначною. Основні горілчані заводи були зосереджені в привіслінських, прибалтійських губерніях, а також у Петербурзі і Москві. Звідси і надходила більша частина горілчаних виробів для споживання в регіоні тяжіння до Південно-Західних залізниць.

У межах місцевості тяжіння до Південно-Західних залізниць працювало тільки десять горілчаних заводів, що виготовляли столове вино, спеціальну горілку, а також лікери. З них сім розташовувались у Одесі, по одному – в Києві, містечку Уладівка, Вінницького повіту, Подільської губернії та селищі Єзіорко, Ломжинського повіту, Ломжинської губернії.

Незначна кількість горілчаних заводів у регіонах навколо Південно-Західних залізниць, невисока якість місцевих виробів, попит на спеціальну горілку, наливки тощо майже тільки в містах і великих населених пунктах, усе це було причиною незначної кількості перевезень цього роду вантажів залізницями. Залізнична статистика того часу реєструвала в одній групі перевезення горілки, лікерів і інших міцних напоїв, за винятком спирту (таблиця 7.15).

Таблиця 7.15

Обсяг перевезення горілки, лікерів та інших міцних напоїв по Південно-Західних залізницях (пудів)

Вид сполучення	Роки		
	1890	1891	1892
У місцевому сполученні	61541	68208	74068
Вивезення	3789	12584	12528
Ввезення	73754	85892	90984
Транзит	26013	18363	18434
Всього	165097	185047	196014

Таким чином, аналіз даних, розміщених у таблиці 7.15, доводить, що перевезення в місцевому сполученні, вивезення та ввезення збільшуються, а транзит навпаки зменшується.

Головними станціями по відправленню горілчаних виробів були: Одеса, Калинівка, Київ, Єлизаветград.

Головна роль по ввезенню горілчаних виробів у район залізничного обслуговування належала Одесі, що одержувала понад 24 % від усієї кількості горілчаних виробів, що направлялись на Південно-Західні залізниці. Більш значні партії прибували із Москви та Варшави, відомо про відправлення із Риги і С.-Петербурга, нарешті, другорядне значення мали надходження із-за кордону, головним чином, із Берліна і Торна.

У Бердичів, через який забезпечувався промисловими товарами Житомир, горілчані вироби доставлялись головним чином із Варшави. У цьому випадку другорядне значення мали відправлення, що направлялися у місцевому сполученні з Одеси. Варто зауважити, що доставка горілчаних виробів на станцію Бердичів за останні роки перед викупом Південно-Західних залізниць у казну відчутно збільшувалась. Значення Граєвого, як пункту одержання горілчаних виробів, обумовлювалось функціями прикордонної станції, звідки вантаж відправлявся на експорт за кордон.

Київ більшу частину горілчаних виробів одержував завдяки місцевому сполученню та ввезенню. При цьому ввезення й одержання виробів у місцевому сполученні постійно збільшувалось. Київ отримував горілчані вироби не лише для місцевого споживання, але і для подальшого відправлення в інші міста та містечка південно-західного краю. У справі торгівлі горілчаними виробами Київ мав значення пункту перевалки. Тут зі складів тимчасового зберігання великий південно-західний регіон імперії забезпечувався багатьма промисловими товарами.

Транзит по Південно-Західних залізницях з кожним роком виявляв тенденцію до зменшення. Значні відправлення горілчаних виробів транспортували із Москви і Варшави в Крим і на Кавказ. Крім того, з Варшави вантажі прямували на залізниці Харківського регіону. Нарешті, транзитом по Південно-Західних залізницях прямували партії горілчаних виробів, що були відправленими із Москви та Варшави через Одесу на Далекий Схід (Владивосток, Ніколаєвськ-на-Амурі й Сахалін) [338, с. 190].

Певним гальмом для розвитку тютюнової промисловості України була економічна політика царського уряду, який, з одного боку, прагнув підвищити акциз на тютюн, а з іншого – підтримувати високе мито на привізну сировину, що досягала 15,4 руб. золотом з пуда імпортного листового виду продукції. Через високе ввізне мито промисловці не могли переробляти у значних об'ємах імпортний тютюн, відповідно Південно-Західні залізниці були позбавлені значних об'ємів перевезень продукції даної товарної групи [96, с. 31].

Вирощування тютюну в регіоні Південно-Західних залізниць проводилось з промисловими цілями та характеризувалось наявністю місцевих фабрик з переробки сировини у тютюнові вироби. В цей час нюхальний тютюн майже повністю було витіснено з активного вживання. Поява цигарок створила революцію в тютюновому виробництві. Виготовленням цигарок стали займатись десятки фабрик і велика кількість дрібних кустарних майстерень, що створило величезний попит на сировину [313, с. 280–311].

Переробку тютюну було зосереджено у великих містах, де існували значні за своїми розмірами тютюнові фабрики. У регіоні Південно-Західних залізниць центрами тютюнових виробництв були Київ, Одеса, Брест, Бердичів і Білосток. Тютюнові фабрики, що існували в інших містах і містечках, мали винятково місцеве значення. Продукція, що ними виготовлялась, використовувалась у найближчих околицях і не знаходила збуту у віддалених районах.

В економічному регіоні, що обслуговувався Південно-Західними залізницями, наявність масштабного тютюництва та промислових центрів, у яких були зосереджені тютюнові фабрики, сприяло процесові перевезення тютюну та тютюнових виробів рейковими коліями у значних розмірах. Обсяг перевезень тютюну і тютюнових виробів надано в таблиці 7.16.

Таблиця 7.16

**Перевезення тютюну й тютюнових виробів
Південно-Західними залізницями (пуд.)**

Вид сполучення	Роки		
	1890	1891	1892
Місьцеве сполучення	78841	88229	102917
Вивезення	48420	52718	61433
Ввезення	53445	58981	67395
Транзит	19524	18110	28581
Усього	200230	218038	260326

Географічне розташування тютюнових фабрик не співпадало з місцями масового вирощування тютюну. Листовий тютюн направлявся по залізниці в пункти, де були зосереджені тютюнові фабрики. У переробленому вигляді тютюн по-

вертався залізницею назад, до місць свого виробництва та споживання. Цим пояснюється значне, за своїми розмірами, перевезення тютюну залізницями, що перевищувало по своїй кількості обсяги виробництва у губерніях, які належали до зони тяжіння до Південно-Західних залізниць. Тобто більшість станцій були одночасно станціями відправлення й одержання тютюну та тютюнових виробів (таблиця 7.17).

Таблиця 7.17

**Основні станції отримання тютюну по
Південно-Західних залізницях (пуд.)**

Назва станції	1890 р.			1891 р.			1892 р.		
	Місцеве сполучення	Ввезення	Усього	Місцеве сполучення	Ввезення	Усього	Місцевого сполучення	Ввезення	Усього
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Одеса	5333	8774	14107	5900	7699	13599	8465	7989	16454
Рахни	1048	509	1557	1697	698	2395	1476	651	2127
Жмеринка	1083	324	1407	1405	241	1646	1173	358	1531
Вінниця	1811	2176	3987	2001	2169	4170	2082	1436	3518
Бердичів	1950	1520	3470	1523	1506	3029	4654	4298	8952
Полонне	836	358	1194	578	503	1081	955	876	1831
Шепетівка	2208	554	2762	1438	701	2139	1745	1435	3180
Рівне	7171	3066	10237	7399	3372	10771	9737	2095	11832
Рожище	1851	681	2532	1484	334	1818	1436	238	1674

Продовження табл. 7.17

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Ковель	3354	601	3955	3859	364	4223	4119	569	4688
Брест	2431	9844	12275	2273	13292	15565	3116	18274	21390
Граєве	816	3839	4655	1725	3251	4976	2023	2981	5004
Тирасполь	1487	286	1773	1157	196	1353	1309	277	1586
Бендери	2278	106	2384	2635	241	2876	2634	276	2910
Кишинів	4775	4072	8847	7526	4621	12147	7968	1766	9734
Проскурів	4420	3187	7607	5224	2193	7417	7790	3980	11770
Київ	3017	3803	6820	5507	5722	11229	5406	7658	13064
Умань	14	-	14	1527	586	2113	2217	365	2582
Рудня	1548	1044	2592	1861	1925	3786	2059	1503	2562
Луцьк	407	29	436	3099	928	4027	3326	734	4060
Білосток	6033	267	6300	3400	671	4071	1884	1203	3087

Важливим тютюновим ринком для всього регіону Південно-Західних залізниць була Одеса. Доставка тютюну й тютюнових виробів до Одеси залізничним транспортом мало другорядне значення у порівнянні з кількістю цього вантажу, доставленого морським шляхом: частково каботажем, а частково – на пароплавах

далекого плавання. Найголовнішими пунктами постачання до Одеси тютюну морем були порти: Ростов, Феодосія, Керч, Новоросійськ, Таганрог, Сухумі, Батумі й Акерман [338, с.280-311].

Таким чином, Південно-Західні залізниці, прискорюючи перевезення готової продукції від місць виготовлення до центрів споживання, а сировини – до центрів переробки, стимулювали розвиток кількох порівняно розвинутих галузей економіки України: цукрової, спиртогорілчаної та тютюнової. З часом зазначені виробництва стали галузями великої індустрії всеросійського значення.

7.4. Вплив Південно-Західних залізниць на розвиток легкої промисловості та вівчарства

Важливою особливістю у сфері промислового розвитку України у другій половині XIX ст. був нерівномірний розвиток її регіонів. Якщо південь України досить швидко перейшов на капіталістичні рейки і почав бурхливо розвивати промислове виробництво, то південно-західний край орієнтувався головним чином на аграрний сектор – тваринництво, яке за винятком вівчарства, у першій половині XIX ст. ще не стало товарною галуззю. В 1850 р. у Східній Україні налічувалося 10 млн голів овець, з яких 4,5 млн голів були тонкорунними. Царський уряд вжив ряд заходів щодо розвитку вівчарства. Роздавалися державні землі під господарства з розведення овець. Поміщикам видавалися пільгові позики. Було видано положення про організацію вовняних ярмарків. Довізне мито підвищилося, вивізне мито зменшилося. Вовну реалізували на місцевому і зовнішньому ринках. Вивезення вовни протягом 30–50-х рр. з чорноморськоазовських портів і через Бессарабію становило 7,8 млн пудів [180].

Для діяльності акціонерних Південно-Західних залізниць справа перевезення, а отже, виробництва та переробки вовни мала істотне значення: з давніх часів у північній частині регіону Південно-Західних залізниць виробництво виробів з вов-

ни було розвинене і викликало постійний попит на сиру вовну. Дана місцевість належала до числа тих, де вівчарство існувало з промисловою метою, і значні партії вовни відправлялись як за кордон, так і на російські фабрики [151] .

У 60–70 рр. XIX ст. в південних губерніях регіону тяжіння до Південно-Західних залізниць вівчарство досягло найбільшого розвитку в кількісному відношенні. До розвитку цієї справи були залучені капітали промисловців, що звернули увагу на цю галузь сільського господарства із суто комерційними розрахунками.

У перші дні червня розпочинались справи із продажу вовни у Харкові, де ярмарок офіційно відкривався 8 червня. Про інші ярмарки, що проходили в Ростові-на-Дону, Царицині, Оренбурзі, болгарській колонії Кішлав (Феодосійського повіту Таврійської губернії, тепер с. Курське) і Катеринославі, згадаємо лише через те, що вони мали відносно невелике економічне значення для губерній, що належали до регіону впливу Південно-Західних залізниць. Найбільш організованим, хоча і невеликим за своїми розмірами, був Варшавський «свентоянський» ярмарок, що продовжувався чотири дні, починаючи з 3 червня. Він збігався у часі із терміном закінчення підстригання овець і великі землевласники привозили сюди всю власну сировину. На цей ярмарок доставлялася значна кількість вовни із південно-західного краю, переважно «брудна», перемита прибувала невеликими партіями.

Осередком торгівлі вовною в регіоні тяжіння Південно-Західних залізниць була Одеса, де відбувались значні торгові обороти цим товаром. Вовна відправлялась у середину країни і за кордон.

До Одеси вовна доставлялась, головним чином, каботажем із Херсона, Євпаторії, Севастополя, Ростова-на-Дону, Феодосії, Миколаєва, Аккермана, Керчі та Батумі. У порівнянні з морським транспортом по залізниці доставлялась значно менша кількість сировини. Судячи з кількості доставки та вивезення вовни по залізниці, з врахуванням експортних поставок сировини за кордон, можна вважати, що до Одеси щорічно прибувало в середньому до 600000 пудів вовни на каботажних судах. По залізницях щорічно підвозилось до 100000 пудів. Переважали поставки

брудної вовни, кількість підготовленої митої в загальній кількості привезеної становила від 30 % до 40 %.

У місцевому сполученні вовна прибувала до Одеси із найближчих станцій головної лінії Південно-Західних залізниць (маршрут Одеса–Вапнярка), зі станцій Бессарабської, Дунайської та Єлизаветградської гілок, причому більш значні транспорти відправлялись зі станцій Лейпцизька, Коушань і Кишинів. Із Кишинева до Одеси майже вся вовна, що прибувала по залізниці, була митою.

Значна кількість вовни відправлялась у місцевому сполученні з Одеси до Проскурова, Белостока і Рівного. Переважало відправлення брудної вовни; мита становила в середньому майже 35 % від усієї кількості.

Вивезення вовни відбувалось, в основному, на залізниці Привіслінського краю, майже дві треті всієї кількості, що відправлялась із Одеси, направлялась у Лодзь, Сосновиці та Ченстохов. З інших станцій призначення звертає на себе увагу Варшава, промисловість цього міста одержувала з Одеси в середньому до 30000 пуд. на рік, і Петербург, куди відправлялось теж до 30000 пудів на рік; у Москву відправлялось тільки 3000 пудів. За кордон із Одеси вовна йшла по залізниці в кількості, що не перевищувала, в середньому 25000 пудів у рік, причому відправлялась через Волочиськ у Відень, а частина адресувалась у Підволочиськ. Деяка кількість одеської вовни направлялася також через Унгени в Яси, але перевезення в цьому напрямку було вкрай незначним.

Із інших станцій Південно-Західних залізниць, що відправляли вовну, за кількістю відправленої продукції звертають на себе увагу такі (таблиця 7.18):

Таблиця 7.18

Обсяг відправлення вовни зі станцій Південно-Західних залізниць

Станції відправлення	Роки								
	1891			1892			1893		
	Відправлено вовни (пудів)								
	Міське сполучення	Вивезення	Усього	Міське сполучення	Вивезення	Усього	Міське сполучення	Вивезення	Усього
Кишинів	36088	9969	46057	50117	13592	63709	42004	10802	52806

Унгени	358	7672	8030	379	4776	5155	2161	1103	3264
Заїм	2430	1816	4246	4440	1285	5725	2824	349	3173
Скин оси	317	3755	4072	2918	-	2918	1585	5866	7451
Лейпцизька	701	18716	19417	22301	-	22301	8013	9330	16781
Казаклія	240	3854	4094	428	5303	5731	6796	2367	9163
Троянів Вал	2863	19118	21981	11552	5593	17145	12211	3126	16337
Волконешти	1045	8563	9608	3851	-	3851	5005	5329	10334
Любашівка	1471	4900	6371	1863	1818	3681	2469	1992	4461
Врадіївка	19767	6900	26667	5861	38102	43963	15180	21925	37105
Єкатеринівка	12121	-	12121	-	11906	11906	12670	11565	24235
Голта	837	776	1613	2984	488	3472	2922	4033	6955
Новоукраїнка	1262	4596	5858	49	5321	5370	762	5551	6313
Єлизаветград	6871	4952	11823	2291	1036	3327	3375	9165	12540
Білосток	682	2540	3222	1142	1936	3078	2618	4272	6890
Граєве	16122	1547	17669	26542	1054	27596	56320	2367	58687

Із числа інших станцій, що звертали на себе увагу по кількості відправленої вовни, варто зосередитись на станціях Білосток і Граєве.

Білосток відправляв, в основному, штучну вовну: за місцевим сполученням вона направлялась до Проскурова, а на «чужі» залізниці – до Привіслінського краю. Білосток належав до числа тих небагатьох станцій Південно-Західних залізниць, які відправляли штучну вовну (із числа всіх станцій Південно-Західних залізниць штучну вовну, тобто вату, відправляли тільки три: Білосток, Брест і Граєве), що пояснюється зосередженням у м. Білосток фабрик, що займалися спеціально виготовленням тільки цього виду продукції.

Граєве відправляло вовну, одержувану із закордону: більша частина вовни, що йшла із Граєвого у Білосток, і лише менша частина направлялась до Москви. Відправлення безпосередньо з Граєвого складали, загалом, не більше половини всіх транспортів вовни, що прямували через цей прикордонний пункт у Росію через кордон.

Із числа станцій, що отримували вовну, крім Одеси, звертають на себе увагу наступні: Славута, Рожище, Граєве, Кишинів, Єлизаветград, Проскурів і Білосток (таблиця 7.19).

Таблиця 7.19

Обсяг надходження вовни на станції Південно-Західних залізниць (пудів)

Назва	1891 р.	1892 р.	1893 р.
-------	---------	---------	---------

станції	Місцево-го спо-лу-чення	Ввезення	Усього	Місцево-го спо-лу-чення	Ввезення	Усього	Місцево-го спо-лу-чення	Ввезення	Усього
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Славута	3160	1149	4309	1095	1962	3057	743	1772	2515
Рожище	2536	193	2729	2636	115	2751	3279	357	3636
Граєве	21	11179	11200	922	25245	26167	2327	34340	36667
Кишинів	9411	-	9411	18891	10	18901	20636	-	20636
Єлизаветград	1188	21	1209	836	420	1256	2689	5593	8282
Проскурів	18670	3986	22656	23236	4021	27257	26347	3479	29826
Білосток	32734	28185	60919	47553	27333	74886	83289	15252	98541

У Славуту щорічно вовну підвозили в середньому до 3300 пудів, з цієї кількості більшу половину складала мита вовна, яка доставлялась таким чином: частина – з Одеси, а частина – з Полтави; «брудна» надходила теж переважно з Одеси і лише в меншій кількості доставлялась з Харківсько-Миколаївської залізниці. У 1892 р. був випадок доставки 762 пуд. «брудної» вовни з Нижнього Новгорода, але подібного роду перевезення слід розглядати як явище випадкове. Не можна не відмітити, що впродовж трьох років (1891–1893 рр.) виявляється значне зменшення доставки вовни в Славуту. Це поза сумнівом слід віднести до послаблення діяльності суконних фабрик, що розташовувались у районі цієї станції.

На станцію Рожище в середньому підвозилось понад 3000 пудів вовни: з цієї кількості майже половину складала мита вовна, яка надходила переважно з Шепетівки і частина вантажу із станцій Єлизаветградської гілки; «брудна» вовна транспортувалась з Одеси, а також зі станцій Єлизаветградської гілки і в незначній кількості – з Харкова.

У Граєвому вовну приймали із-за кордону для подальшого перевідправлення до пунктів переробки. Товарообіг цієї товарної групи був незначним – через Граєвську митницю було завезено в 1891 р. 36733 пуд., в 1892 р. – 47867 пуд. і в 1893 р. – 81965 пуд.

У Кишинів вовна надходила зі станцій Бессарабської та Дунаєвської гілок, для яких м. Кишинів слугував збірним пунктом вовни, що йшла на Одесу. У загальному підсумку щодо сировини, яка надходила до Кишинева – віддавалась перевага «брудній» вовні, чимала частина якої до відправлення на ринок збуту надхо-

дила у місцеву вовномийну майстерню. Впродовж даного триріччя (1891–1893 рр.) прибуття вовни в Кишинів виявляє тенденцію до збільшення.

Єлизаветград отримував вовну зі станції Єлизаветградської гілки і з найближчих станцій Харківсько-Миколаївської залізниці, відправляючи потім певну частину в Одесу, частину – на північ, у Привіслянський край. До Єлизаветграда підвозилась майже винятково брудна вовна.

До Проскурова щорічно в середньому, прибувало до 27000 пуд. вовни; із цієї кількості тільки третина надходила у чистому, митому вигляді. Мита вовна прибувала здебільшого із Одеси, а також зі станцій Бессарабського та Єлизаветградського відгалужень; із Харкова та Полтави надходила порівняно невелика партія. Брудна вовна відправлялась, головним чином, із Одеси, зі станцій Єлизаветградського, Бессарабського і Дунайського відгалужень і в меншій кількості із Харкова, Полтави та Кременчука. У загальній кількості сировини, що прибувала до Проскурова, частка штучної вовни становила до 300 пуд.

Білосток по кількості одержання вовни займав після Одеси перше місце серед станцій Південно-Західних залізниць. Це обумовлювалось значенням його як центру сукняного виробництва. Кількість вовни, що надходила до Білостока щорічно збільшувалась. Це було доказом посилення діяльності місцевих фабрик. У загальній кількості привезеної вовни значна перевага надавалась отримувачами вантажу промитій і очищеній вовні: її щорічно доставляли у обсягах до 40000 пуд. «Брудна», непідготовлена вовна прибувала у кількості понад 20000 пуд. Верблюжа – 8000–12000 пуд., і, нарешті, штучна – майже 1000 пуд. на рік. Брудна вовна прибувала до Білостока здебільшого за маршрутами місцевого сполучення і надходила з Одеси зі станцій Бессарабського та Єлизаветградського відгалужень, а також із Граєвого; менша частина брудної вовни доставлялась зі станцій «чужих» залізниць: Катеринослава, Харкова, Полтави і Кам'янки. Мита вовна за маршрутами місцевого сполучення прибувала з Одеси, Шепетівки, Славути і Граєвого, а по ввезенню – із Пагорба, Катеринослава, Броварів, Харкова, Полтави та Крюко-

ва. Верблюжа і штучна вовна імпортувалась із закордону і прибувала через станцію Граєве [339, с. 3–21].

Фабрик з виготовлення вати в районі обслуговування Південно-Західних залізниць функціонувало небагато – лише вісім, із них сім розташовувались в Одесі й одна – в Кам'янці-Подільському. Усі ці фабрики – невеликі за своїми розмірами і кількістю продукції, виготовляли вату винятково для домашніх потреб. Бавовна, що перероблялась фабриками по виготовленню вати, частково була іноземною (єгипетська), частково – російською (із Закаспійського краю). Вата виготовлялася двох сортів: натуральна та листова (перша – пухоподібна; друга – у вигляді листів) [339, с. 96–97].

Одеса щорічно одержувала до 4300 пуд. вати, більша частина якої надходила з Москви (майже 4000 пуд.), невеликі партії прибували з Петербурга і Києва. До Бердичева доставлялося до 6000 пудів, з яких 3500 пуд. із Москви і 2500 пуд. із Петербурга. Кишинів отримував у ті часи близько 3500 пуд., із цієї кількості майже 2000 пуд. прибувало із Москви, понад 800 пуд. із Одеси, а інша кількість – із Петербурга. У Проскурів підвозилось 4000 пуд. вати, в основному, з Москви.

За обсягами відправлень вати заслуговує на увагу Одеса, звідкіля щорічно відвантажувалось до 2500 пуд. Третина цієї кількості ватної продукції направлялась на залізниці Варшавського регіону, а інша розподілялась між станціями Південно-Західних залізниць.

Що стосується транзиту по Південно-Західних залізницях, то він досягав 4000 пудів і складався з перевезень вати, виготовленої в польських губерніях у бік залізниць південно-східного регіону [339, с. 96–97].

Папір в Україні почали виробляти давно, а саме – більше як 400 років тому. Головним компонентом для одержання целюлози була і залишається низькоякісна деревина хвойних і листяних порід дерев, відходи лісопиляння та деревообробки. У спеціальному технологічному апараті деревину піддають обробці й вона перетворюється в целюлозу [349, с. 163].

У районі тяжіння до колій Південно-Західних залізниць працювало 17 паперових фабрик: 3 целюлозних, 1 шпалерна і 13 фабрик з виготовлення книжкової продукції, цигаркового паперу, цигаркових гільз. Целюлозні фабрики, що займались приготуванням деревної маси, були допоміжними підприємствами для паперових фабрик і в багатьох випадках становили філіальні відділення останніх. Що стосується шпалерного та гільзового виробництва, то цікавим тут вважаємо той факт, що ці галузі обробної промисловості перебували у тісному зв'язку з паперовим виробництвом, проте маючи самостійне значення, в регіоні Південно-Західних залізниць не були настільки значними, щоб розглядати їх окремо. У той же час шпалерне і гільзове виробництво заслуговує на увагу як галузь місцевої промисловості, що відігравала певну роль у загальному підсумку обробної промисловості краю у перевізному процесі Південно-Західних залізниць [339, с. 120–131].

Діючі, станом на 1892 р., паперові фабрики мали тяжіння до станцій Південно-Західних залізниць – таблиця 7.20.

Таблиця 7.20

Тяжіння паперових фабрик до станцій Південно-Західних залізниць

Найменування станцій Південно-Західних залізниць	Кількість фабрик	Перероблялось		Виготовлялось паперу	На суму
		ганчір'я	солом'яної та деревної маси		
		Пудів			
Одеса	1	80000	10000	55000	75000
Полонне	2	37000	71200	66000	118000
Хролін	2	112000	40000	88000	335000
Шепетівка	1	15000	15000	15000	30000
Славута	2	32000	20000	38000	84000
Деражня	1	80000	6200	14000	25000
Рудня	1	6000	14000	20000	40000
Брівки	1	20000	8000	12600	135000
Київ	2	145200	59000	106000	470000

Усього	15	547200	277400	435000	1355000
---------------	-----------	---------------	---------------	---------------	----------------

Продуктивність усіх паперових фабрик європейської частини Росії визначалась у 18,3 мільйонів рублів на рік. Відповідно, промисловими підприємствами регіону тяжіння до Південно-Західних залізниць виготовлялось 7,2 % паперових товарів від загальної кількості виготовленого на всіх російських фабриках [203].

Значну кількість ганчір'я одержували після транспортування залізничним транспортом ті станції, поряд із якими були розташовані паперові фабрики. Так, у 1893 р., прибуло ганчір'я: в Одесу – 19522 пуд., у Полонне – 145394 пуд., у Слауту – 28205 пуд., у Книшин – 17586 пуд. і в Білосток – 17586 пуд. Станція Білосток отримувала вовняне ганчір'я, що надходило на фабрики з виготовлення штучної вовни. У постачанні паперових фабрик ганчір'ям брав участь значний за географічними масштабами регіон. Перше місце щодо цього звичайно належало станціям Південно-Західних залізниць. Досить важливе значення, але в меншій кількості мали відправлення із Харківсько-Миколаївської, Київсько-Воронізької, С.-Петербурзько Варшавської, Варшавсько-Тереспільської та Варшавсько-Віденської залізниць, а окремі попутні відправлення прибували зі східних залізниць, а саме: Рязансько-Уральської, Московсько-Нижньогородської та Самарсько-Златоустівської.

Паперові фабрики, що розташовувались в регіоні діяльності Південно-Західних залізниць, виготовляли різного роду папір понад 435000 пуд. на рік. Подібні обсяги виробництва не задовольняли у повній мірі попит з боку місцевого населення на цей вид продукції. Особливо це стосувалось паперу вищих гатунків. Для задоволення попиту значна кількість паперу підвищеної якості завозилась у регіон залізниць із інших місцевостей. Подібний стан справ відображався на характері пересування паперу по залізниці. За період із 1890-го по 1893 рр. по Південно-Західних залізницях було перевезено всякого роду паперу в обсягах, наведених у таблиці 7.21.

Таблиця 7.21

Обсяг перевезення паперу за видами сполучення

Вид сполучення	1890 р.	1891 р.	1892 р.	1893 р.
У місцевому сполученні	480855	470128	386835	390533
Вивезення за межі ПЗз	177064	198370	198556	180983
Ввезення	148531	154177	195834	207254
Транзит	37369	57382	46979	54205
Усього	843819	880057	828204	832975

Наведені дані вказують на зменшення перевезень у місцевому сполученні, на тенденцію до збільшення вивезення і на безсумнівне посилення ввезення транзиту.

З метою більш повної характеристики положення справ із постачанням регіону Південно-Західних залізниць папером коротко зупинимось на аналітичних даних у сфері перевезення окремих сортів паперу по рейкових шляхах сполучення.

Обгортковий папір перевозився по лініях Південно-Західних залізниць у кількості до 265000 пудів на рік. Тобто, перевезення обгорткового паперу становило майже третину всього паперу, що перевозився по Південно-Західних залізницях. Частка перевезень обгорткового паперу в місцевому сполученні становила, в середньому, 175000 пуд.

Відправлення обгорткового паперу відбувалось зі станцій, у районі яких розташовані паперові фабрики, а саме: Полонне, Славути і Рудня, а також із Одеси, Києва і Бердичева, що мали у даному випадку значення розподільних (сортувальних) пунктів. Одержуючи обгортковий папір великими партіями з пунктів виробництва тут займались і розсиланням його окремими попутними відправленнями до пунктів збуту. Відправлення паперу із зазначених станцій відповідали розмірам виробництва і становили в середньому: до 70000 пуд. із Полонного, до 50000 пуд. зі Славути і понад 25000 пуд. із Рудні-Почаївської.

Що стосується інших станцій, які мали значення як розподільні пункти, то вони відправляли, у середньому: Одеса – до 13000 пуд., Київ – до 24000 пуд. і Бердичів – від 5000 до 7000 пуд. на рік. Із Одеси забезпечувались обгортковим папером станції Бессарабської, Дунайської, і Єлизаветградської гілок, а також станції, розташовані по головній лінії від Одеси до Жмеринки, та окремі станції уманських відгалужень. Із Києва майже одна третина (7000 пуд.) від усієї відправленої про-

дукції, направлялась до Одеси, а інші 16000–17000 пуд. розсилались по станціях головної лінії та уманських відгалужень, а також на Фастівську залізницю.

Що стосується перевезення інших сортів паперу і паперових виробів, то такі перевезення за своїми обсягами були значно меншими, в порівнянні з рухом обгорткового, «цукрового» і паперу для письма. Перевезення газетного паперу та для друку становило, у середньому, 55000 пуд., цигаркового – 70000 пуд., кольорового – 15000 пуд., картонних і паперових виробів і картону – 30000 пуд. Якихось особливостей у сфері перевезення цих сортів паперу та паперових виробів не було – скрізь переважали поставки до Одеси, Києва й Бердичева, а відправлення були зосереджені як у цих містах, так і пунктах виробництва.

Приводимо дані, що показують прибуття і відправлення паперової продукції на головні станції (таблиці 7.22, 7.23).

Таблиця 7.22

**Головні станції Південно-Західних залізниць,
де відбувалось відправлення паперової продукції (пуд.)**

Назва станції	1891 р.			1892 р.			1893 р.		
	Місцеве сполучення	Вивезення	Усього	Місцеве сполучення	Вивезення	Усього	Місцеве сполучення	Вивезення	Усього
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Одеса	31227	7500	38727	29995	8390	38385	29387	3609	32996
Бердичів	23813	19421	43234	31550	20359	51909	33207	17401	50608
Полоне	136944	77045	213989	170700	80293	250993	176397	69786	246183
Славута	38997	10342	49339	54780	11445	66225	61235	23248	84483
Брест	8395	2548	10979	9290	4480	13770	845	327	1172
Балта	1324	41	1365	1579	31	1610	1971	39	2010
Деражня	11123	-	11123	6805	-	6805	1234	-	1234
Київ	47141	46576	93717	61773	71815	133588	46274	56143	102417

Рудня	25839	6180	32019	27786	11940	33726	28607	8501	37108
-------	-------	------	-------	-------	-------	-------	-------	------	-------

Таблиця 7.23

Головні станції, на які надходила паперова продукція

Назва станції	1891 р.			1892 р.			1893 р.		
	Місцеве сполучення	Вивезення	Усього	Місцеве сполучення	Вивезення	Усього	Місцеве сполучення	Вивезення	Усього
Одеса	238894	65503	304397	168582	91336	259918	184743	82936	267679
Попельохи	2594	10	2604	1742	23	1765	2868	4	2872
Крижопіль	2127	536	2663	1916	673	2589	1436	599	2035
Вапнярка	1378	577	1955	2486	747	3233	2661	710	3371
Гнівань	21424	4353	25777	11302	5094	16397	18906	12814	31720
Вінниця	3629	395	4024	4954	374	5328	3431	413	3844
Бердичів	29262	14778	44040	24823	22404	47227	20792	21395	42187
Рівне	4216	530	4746	4419	469	4888	4723	522	5245
Брест	3410	7143	10553	2565	8939	11504	3.249	16084	19333
Граєве	1655	2786	4441	1404	3591	4995	948	2784	3732
Тирасполь	4233	1294	5527	3090	103	3193	2593	60	2653
Бендери	2679	228	2907	3108	331	3439	3393	330	3723
Кишинів	25378	3074	28452	21957	4000	25957	20423	3250	23673
Балта	5004	937	5941	5344	1332	6676	4802	1189	5991
Голта	2084	525	2609	1892	323	2215	2608	374	2982
Єлизаветград	1699	1490	3189	2657	1492	4149	2804	1329	4133
Проскурів	7807	1864	9671	12628	4665	17293	10183	3788	13971
Київ	75129	29649	104778	68062	33179	101241	53986	39582	93568
Умань	3637	1407	5044	4868	1228	6096	4597	1278	5875
Рудня	2064	1686	3750	4081	814	4895	2237	2177	4414

Лісова та лісопереробна промисловість була важливою складовою економіки України. Зародження цих галузей відбулось в кінці XVIII – на початку XIX ст. Саме на цей період припадає виникнення лісопильно-деревообробних і меблевих підприємств. У другій половині XIX ст. розвиток цієї галузі промисловості зазнає певних зрушень – з’являється лісохімічне виробництво [210].

Смолокуріння та скипидарне виробництво в регіоні тяжіння до Південно-Західних залізниць було зосереджено в місцевостях, що перетиналась дільницею Козятин-Білосток, а також у районі Київської і Радзивилівської гілок. В інших частинах регіону тяжіння до Південно-Західних залізниць ця галузь місцевої промисловості зовсім не функціонувала. Матеріалом для виготовлення смоли була виявляється сосна, чим і пояснюється поширення смолокурного та скипидарного виробництв у північній частині регіону функціонування Південно-Західних заліз-

ниць, що входив у межі вільного розповсюдження цієї хвойної лісової породи [350, с. 237–244].

Головні станції відправлення смоли на Південно-Західних залізницях – Одеса, Київ, Клевань, Ковель, Високо-Литовськ і Бельськ. Одеса відправляла на станції Південно-Західних залізниць понад 55000 пуд. смоли, тобто більше половини від усієї кількості цього вантажу, що перевозився у місцевому сполученні. Значно більші відправлення були на станції Бессарабського, Дунайського й Єлизаветградського відгалужень, причому переважне значення мали відправлення до Кишинєва у кількості до 25000 пуд. щорічно.

Вивезення на інші залізниці в деякі роки перевищувало 1000 пуд. і відправлення мали напрямки на станції Шпола, Харків і Москва. Із Києва відправлялось по Південно-Західних залізницях щорічно до 3500 пуд. смоли, одна половина від цієї кількості направлялась на станції головної лінії та Уманської гілки, інша – на станції Фастівської та Київська-Воронізької залізниць.

Із числа станцій Південно-Західних залізниць, що одержували смолу, заслуговують на увагу Одеса, Попелюхи, Тростянець-Подільський, Рахни, Вінниця, Кишинів, Балта, Деражня та Умань.

Одеса забезпечувалась смолою, головним чином, морським шляхом, перевезення залізничним транспортом становило другорядне значення. Морем прибувало щорічно 80000 пуд. смоли і дьогтю, переважно із Гамбурга. Залізничним транспортом доставлялось усього 5000 пуд. смоли. Із цієї кількості 3700 пуд. підвозилось у місцевому сполученні, в основному із Клевані (2500 пуд.), а 1300 пуд. надходили з інших залізниць.

Транзит по Південно-Західних залізницях був невеликим і в деякі роки досягав 3000 пуд. Транзитні відправлення були із Поліських і Варшавсько-Тереспільської залізниць на Фастівську та Харківсько-Миколаївську.

Жодне господарство не обходилося без дьогтю: ним мастили шкіряне взуття, щоб було довговічним та м'яким, не розмокало під час дощів й не тріскалося

на сонці, застосовували і для інших господарських потреб. Дьоготь був також незамінним за часів війни. Ним змазували зброю, вози, лікували коней і вояків.

Перевезення дьогтю по Південно-Західних залізницях досягало, у середньому, 360000 пуд. на рік. Із цієї кількості майже п'ята частина (75 тис. пуд.) припадала на частку перевезень у місцевому сполученні, вивезення за межі залізниці досягнуло 8500 пуд. (більше 7000 пуд. відправлялось на станції Фастівської залізниці, решта – 1500 пуд. на Харківсько-Миколаївську залізницю), транзит дорівнював – 18000 пуд. Переважне значення мало ввезення дьогтю з інших залізниць, що становило 80 % від усіх перевезень.

Із числа станцій відправлення дьогтю заслуговують на увагу Бердичів, Шепетівка, Славута, Клевань, Олика, Ківерці, Рожище, Високо-Литовськ, Книшін, Балта та Рудня-Почаївська.

Із числа станцій одержання дьогтю необхідно відзначити: Одесу, Попелюхи, Крижопіль, Вінницю, Вапнярку, Тростянець-Подільський, Калинівку, Балту, Любашівку, Голту, Проскурів, Липовець і Умань.

Ввезення дьогтю з інших залізниць на Південно-Західні магістралі становило, у середньому, 265000 пуд. у рік. Значна кількість цієї продукції направлялась з Поліських і Московсько-Брестської залізниць. З перших надходило понад 140000 пуд. на рік, а з другої – понад 80000 пуд. на рік. З інших залізниць, що постачали регіон Південно-Західних залізниць дьогтем, заслуговують на увагу С.-Петербурзько-Варшавська, з якої прибувало до 11500 пуд., і Привіслінські, з яких надходило до 7000 пуд.

Транзитні перевезення дьогтю коливались від 15000 до 18000 пуд. у рік. Транзитні перевезення складались з окремих відправок, що прибували з Московсько-Брестської та Привіслінських залізниць на станції Фастівської залізниці (головним чином, у Білу Церкву та Шполу).

Перевезення по Південно-Західних залізницях скипидару в окремі роки перевищувало 100000 пудів. Перевезення у місцевому сполученні, вивезення і транзит дорівнював, у середньому, 30000 пуд. Ввозилося для підприємств регіону об-

слуговування Південно-Західними залізницями 10000 пуд. Із числа станцій по відправленню скипидару заслуговують на обговорення завдяки обсягам перевезень станції: Одеса, Фастів, Київ, Бердичів, Полонне та Шепетівка.

Перше місце серед станцій Південно-Західних залізниць по відправленню скипидару посідала станція Бердичів. Понад 10000 пудів цієї продукції в місцевому сполученні направлялось у Одесу, на станції головної лінії і на Бессарабську гілку. Із Південно-Західних залізниць до 2000 пуд. скипидару щорічно відправлялись на станції Харківсько-Миколаївської залізниці.

Транзитні перевезення скипидару по Південно-Західних залізницях досягали 30000–33000 пуд. на рік і складались тільки з відправок, що прямували з Польських залізниць через Рівне–Радзивилів за кордон.

Виготовлення капелюхів і картузів у південно-західному краї було, переважно, предметом ремісничої промисловості. Фабричний характер виробництва мали лише дев'ять капелюшних фабрик, розташованих у зоні обслуговування Південно-Західних залізниць. Шість перебувало в Одесі, дві – в Києві й одна – в Білостоці. Одна з київських фабрик солом'яних і касторових капелюхів належала підданій Великої Британії Лілієнталь, друга – міщанинові Ліхтенштейну. По залізницях фабрика Лілієнталь одержувала усього майже 20 пуд. різних вантажів. На фабрику в Білостоці Південно-Західними залізницями було перевезено 2300 пуд. різних видів вантажів. Вироби цієї фабрики мали збут по всій імперії [339, с. 154–156].

Сумарна продуктивність усіх дев'яти фабрик становила в грошовому еквіваленті до 60000 руб. у рік. Дві київські фабрики виготовляли продукції на суму до 15000 руб., одеські – до 40000 руб. у рік. Усі вироби мали місцевий збут.

Виробництво виробів із шовку в регіоні обслуговування промислових підприємств Південно-Західними залізницями було дуже обмеженим. Тут було зареєстровано лише шість фабрик, що займалися переробкою шовку. Одна – стрічкова – діяла в Бердичеві і п'ять – у Білостоці. Вони виготовляли плюш, оксамит і стрічки. Загальна сумарна кількість виробленої продукції, у грошовому еквіваленті, всіма фа-

бриками становила 220000 рублів на рік, що приблизно дорівнювало 1,5 % вартості всіх шовкових виробів, виготовлених у Російській імперії [339, с. 157–159].

Виробництво сірників у регіоні тяжіння до ліній Південно-Західних залізниць було розвинено на низькому рівні. Час заснування існуючих тут фабрик відноситься до першої половини 80-х рр. XIX ст. Розміри їх промислового виробництва були порівняно невеликі. Так губернії, що входили до регіону тяжіння залізниць, у значній кількості забезпечувались привізними сірниками. Із числа існуючих п'яти сірникових фабрик три розташовувались у Херсонській губернії, а дві – у Київській. У Волинській губернії виробництво сірників припинилось з 1892 р., а в Подільській і Бессарабській губерніях сірникові фабрики не існували. У Гродненській і Сувалкській губерніях наявні сірникові фабрики були розташовані у тих частинах губерній, що лежали поза сферою впливу станцій Південно-Західних залізниць.

Зменшення числа сірникових фабрик як у регіоні Південно-Західних залізниць, так і взагалі в імперії стало прямим результатом урядових заходів, спрямованих на закриття надмірно малих фабрик, на яких не могли дотримуватись всіх необхідних санітарних і гігієнічних умов виробництва. Згідно з технологічним процесом сірникового виробництва, сірникові фабрики були поставлені у вкрай несприятливі умови у санітарному відношенні, – на здоров'я робітників сірникове виробництво впливало вкрай несприятливо. Мова йде про хронічне отруєння фосфором, про хвороби органів дихання й омертвіння щелеп – були постійними явищами серед робітників сірникових фабрик [339, с. 342–347].

На час викупу залізниць до державної казни в регіоні Південно-Західних залізниць існувало всього п'ять сірникових фабрик, що виробляли понад 3 мільярдів штук сірників на рік. Це становило 2,25 % виробництва цієї продукції по всій імперії. У Херсонській губернії у цей період, при загальному числі фабрик, що залишилися без зміни, обсяги виробництва скоротились на одну третину. Зокрема зменшилось вироблення фосфорних сірників, виготовлення безфосфорних, так званих шведських, значно збільшилось.

Виробництво сірників у Києві було відсутнє. Проте відправлення окремими попутними партіями значної кількості цієї продукції мало систематичний характер по всьому регіону Південно-Західних і Фастівської залізниць.

Розмір надходження сірників на окремі станції цілком залежав від кількості та густоти населення навколишнього району конкретної станції. Більш значні партії запальних сірників доставлялись на ті станції, через які забезпечувались привізними товарами навколишні міста й містечка.

Частина одержаних сірників у місцевому сполученні мала характер випадкових попутних перевезень, а частину становили відправлення, що прямували з Одеси, Бердичева та Києва. Що стосується ввезення, то продукція направлялась на перераховані станції з Москви, Динабурга, Риги та інших центрів сірникового виробництва. Із числа зазначених станцій слід зазначити Одесу. Одержуючи значні партії сірників, станція переадресовувала їх до Криму, на Кавказ, а також щорічно до 2500 пуд. звідси відправляли партії навколо Азії на територію Східного Сибіру.

Висновки до розділу 7

Швидкий розвиток залізничного сполучення в XIX столітті був викликаний насамперед значними його перевагами порівняно з іншими видами транспорту. Продовжуючи розвиток виробничого процесу, залізниці пов'язують усі галузі промисловості і сільського господарства, а також райони Російської імперії в єдиний економічний комплекс.

Вся мережа Південно – Західних залізниць складалася із головної колії Одеса – Граєве, ділянок і відгалужень – Бессарабських, Єлизаветградських, Волочиських, Київських, Радзівілівських, Білостокських, Новоселицьких, Уманських, Кременецьких, Карантинної, Куяльницької, Естакадної, Дарницької, Дунайської, Полянської, Тростянецької, Луцької, Могилівської, Біловезької і Черкаської.

Стимулюючи розвиток прилеглих регіонів та з метою поліпшення власних фінансових результатів експлуатації, товариство Південно – Західних залізниць, з отриманням перших обігових коштів негайно розпочало подальше розширення мережі рейкових під'їзних шляхів. Першим фінансово вдалим проектом було будівництво у 1887 р. Тростянецької гілки – від станції Вапнярка до Тростянецького цукрового заводу довжиною 39 верст. Враховуючи розвинуту промисловість і сільське господарство в м. Умані, акціонерним товариством Південно – Західних залізниць із 1890 по 1891 рр. була побудована Уманська гілка, загальна протяжність якої становила 411 кілометрів.

Ще не було закінчено будівництво уманських відгалужень, як товариство Південно – Західних залізниць розпочало формування новоселицьких відгалужень. По закінченню будівельних робіт відкриття руху по новоселицьких відгалуженнях відбувалося поступово. Так, у 1892 р. було відкрито дільниці – Жмеринка – Могильов, Слобідка – Рибниця. Дільниці Бельці – Окниця, Могилів – Окниця, Окниця – Ліпкани, Ліпкани – Новоселиця – відкриті в 1893 р., Рибниця – Бельці в 1894 р.

Останніми до мережі Південно – Західних залізниць у 1894 р. увійшли Біловезька і Кременецька залізничні гілки.

Отже, нові лінії Південно – Західних залізниць відкрили для сільськогосподарської і промислової продукції додаткові ринки збуту. Рейковими коліями було з'єднано великі губернські міста і села південно – західного краю. Тривалий час основу місцевого підприємництва південно – західного краю представляла торгівля хлібом, разом із цукровопереробною і, частково, лісовою галузями. З розвитком мережі Південно – Західних залізниць почали розвиватись інші галузі виробництва.

Водночас серед різноманітних галузей переробної промисловості в прилеглих до Південно – Західних залізниць районах цукробурякове виробництво посідало перше місце за розмірами товарообігу. Більш 50 % заводів усієї європейської частини Російської імперії працювали в Україні, а саме: в Київській, Подільській і Волинській губерніях.

Для забезпечення технології цукробурякового виробництва необхідно було транспортувати такі товари, як вапно, кістяне борошно, соляну і сірчану кислоту, дрова, кам'яне вугілля та інші складові, які перебувають у прямій залежності від якості отриманого цукрового буряка, а також досконалості і стану обладнання на виробництві.

У регіоні обслуговування Південно – Західними залізницями збирання цукрового буряка починалося в другій половині серпня і продовжувалося до вересня, а в окремих місцевостях – до середини жовтня, тобто перевезення цукрового буряка на заводи збігалося в часі із настанням холодів. Поганий стан ґрунтових доріг і пов'язана із цим висока ціна за гужову доставку з поля до залізничної станції і цукропереробного заводу, перешкоджали активному розвитку залізничних перевезень. Тому буряк перевозився залізничним транспортом лише на окремі заводи, які розміщувалися поряд із залізничними станціями: Попелюхи, Браїлів, Калинівка, Козятин, Кожанка, Михайленки, Шепетівка, Рівне, Проскурів та Волочиськ.

Водночас не всі заводи відправляли свій цукровий пісок через найближчу залізничну станцію. Однією визначеною станцією користувалися винятково лише ті заводи, які були розташовані безпосередньо біля самої станції або ж мали свої власні під'їзні колії. У другій половині XIX століття спиртогорілчана промисловість на українських землях посідала друге місце після цукрової. Винороби та горілчані заводи склали в Україні 7% загальної кількості заводів Російської імперії. У цей час урядова політика сприяла розвитку промислового виготовлення та експорту спирту за кордон.

У прилеглих до ліній Південно – Західних залізниць районах, у результаті різноманітності ґрунтових і кліматичних умов, працювало три види винокуріння: хлібне (південна частина), картопляне (північна частина) і в середній частині змішане – одночасно патокове, картопляне і хлібне.

Найбільший обсяг перевезень мали винокурні заводи в Київській, Подільській, Волинській, Бесарабській і Херсонській губерніях. Винокурні заводи Сувалкської, Градненської і Ламжинської налічували чималі обсяги продукції, але вироблений спирт витрачався винятково на місцеве споживання і його перевезення по Південно – Західних залізницях не мало суттєвого значення в загальних обсягах вантажоперевезення.

Із числа станцій Південно – Західних залізниць найбільше спирту відправлялося від таких станцій, як Крижопіль, Рахни, Вінниця, Калинівка, Граєве, Тростянець – Подільській, Чорнорудка, Брівки та Попільня.

Найбільша частина відправленого спирту із перерахуванням станцій прямувала до Одеси, яка була основною станцією з експорту спирту за кордон, зокрема в Туреччину, Болгарію, Єгипет, Францію, Грецію та Великобританію.

Аналіз архівних джерел дає можливість зробити висновок про те, що значне місце в загальному експорті Російської імперії в Україні посідав спирт, який за якістю успішно конкурував на світовому ринку.

Важливою особливістю у сфері промислового розвитку України в другій половині XIX століття був нерівномірний розвиток її регіонів. Якщо на півдні Ук-

раїни бурхливо розвивалося промислове виробництво, то південно – західний край орієнтувався на аграрний сектор, в тому числі тваринництво.

У 70-х роках XIX століття в прилеглих до Південно – Західних залізниць районах найбільшого розвитку набрало вівчарство. Овець розводили насамперед для отримання вовни. Осередком торгівлі вовни в регіоні тяжіння Південно – Західних залізниць була Одеса, де відбувалися великі торгові обороти цим товаром.

До Одеси вовна доставлялася головним чином каботажем із Херсона, Євпаторії, Севастополя, Ростова на Дону, Феодосії, Миколаєва, Аккермана, Керчі та Батумі. Порівняно з морським транспортом по залізниці доставлялося значно менше сировини.

У місцевому сполученні вовна прибувала до Одеси із найближчих станцій головної лінії Південно – Західних залізниць (маршрут Одеса – Вапнярка), зі станцій Бесарабської, Дунайської та Єлізаветградської гілки, при чому більш значні обсяги відправлялися зі станцій Лейпцігська, Каушани і Кишинів. Із Кишинєва до Одеси майже вся вовна, що прибувала по залізниці була митою. У Кишинів вовна також надходила із станцій Бесарабської і Дунайської гілок, для яких м. Кишинів був збірним пунктом вовни, що відправлялася на Одесу.

Значна кількість вовни надходила із Одеси до Проскурова, Білостока і Рівного. Граєве відправляло вовну, одержану із закордону: більша частина вовни, що йшла з Граєвого у Білосток, і лише менша частина направлялася до Москви. Білосток по кількості одержання вовни займав, після Одеси, перше місце серед станцій Південно – Західних залізниць.

Нечищена вовна прибувала до Білостока здебільшого за маршрутами місцевого сполучення і надходила із Одеси зі станцій Бесарабського та Єлізаветградського відгалужень, а також із Граєвого; менша частина доставлялась із станцій сусідніх залізниць: Катеринослав, Харкова, Полтави і Кам'янки. Лише вовна за маршрутами місцевого сполучення прибувала із Одеси, Шепетівки, Славути і Граєвого, а ввезенню – із Пагорба, Катеринослава, Броварів, Харкова, Полтави і Крюкове.

РОЗДІЛ 8

ЗАВЕРШАЛЬНИЙ ЕТАП ДІЯЛЬНОСТІ АКЦІОНЕРНИХ ПІВДЕННО-ЗАХІДНИХ ЗАЛІЗНИЦЬ ТА ЇХ ПОДАЛЬШЕ ОДЕРЖАВЛЕННЯ

8.1. Тарифні угоди та «тарифні війни» залізниць

Однією з проблем вітчизняної залізничної галузі у 1860–1880 рр. був неконтрольований державою процес встановлення тарифів на перевезення. Тарифна політика була найбільш «вузьким» місцем під час структурної реформи на залізничному транспорті, адже діючі тарифи безпосередньо впливали на ефективність і якість роботи залізничного транспорту, на рішення завдань з відновлення рухомого складу і на розвиток інфраструктури залізниць.

Держава зазнавала значних фінансових втрат через невиконання збитковими залізницями зобов'язань, пов'язаних із відшкодуваннями до скарбниці платежів по залишених у казні акціях і облігаціях. Адже частину цінних паперів приватних залізничних товариств уряд залишав за собою. При цьому на товариства покладался обов'язок зі своїх прибутків сплачувати належні відсотки в казну та погашати вартість цінних паперів. До початку 80-х рр. загальна заборгованість залізничних компаній уряду, у зв'язку із невиконанням зазначених зобов'язань, досягала понад 123 млн рублів металевих і 5 млн кредитних. Уся сума боргів по гарантії приватних залізничних товариств становила на 1 січня 1884 р. 245 млн металевих і 329 млн кредитних рублів. До 1 січня 1890 р. вона зросла до 365 млн металевих і 471 млн кредитних рублів [146, с.379-417] .

На початку 80-х рр. XIX ст. в Російській імперії починається процес відновлення позицій держави на залізничному транспорті. Причиною цього були не надмірні доходи залізничних товариств, а жалюгідне фінансове становище більшості залізниць і проблеми державного бюджету. До 1880 р. із 37 залізничних товариств тільки 5 не користувались урядовими гарантіями та не були боржниками скарб-

ниці. Загальна заборгованість приватних залізниць державі (невиплачені відсотки, аванси, позички) досягла 1100 млн рублів, обсяг незавершеного будівництва сягав майже 130 млн рублів. У 1886 р. довжина приватних залізничних ліній, що себе окупали, становила лише 3,2 тис. верст, при загальній довжині залізничних колій у 21 тис. верст.

Таким чином, регулювання державою залізничної галузі у Російській імперії відбувалось марнотратно для казни. Адже це був процес не стримування у визначених законодавчих рамках потрібної економії природної монополії, а підтримка збиткової, але так необхідної державі галузі народного господарства [325].

С. Вітте вважав, що оскільки в залізничній справі зосереджується та перехрещується значна кількість різноманітних інтересів, залишати залізниці в безконтрольному управлінні приватних підприємців вкрай ризиковано, тому управління залізницями безпосередньо урядовою владою є формою, що найбільше забезпечувала виконання залізницями їхнього призначення. Реалізацію цього кардинального положення С. Вітте вбачав у підвищенні ефективності залізничних перевезень, через підпорядкування діяльності приватних залізничних товариств урядовому нагляду, що впливало з державної потреби забезпечення безпеки руху, правильної тарифікації, одержання доходів казною [343].

Що таке ефективність залізничних перевезень? Ефективною роботою вважається така, що забезпечує максимальні перевищення доходів над витратами, тобто максимізація прибутку. Для цього існують два шляхи. Перший, найбільш популярний, бажаний і легкий – це шлях підвищення тарифів, що у визначених умовах дуже болісно позначається на економії. Причому підвищення тарифів здійснюється не в результаті інфляції, підвищення попиту, подорожчання палива або за умов інших експлуатаційних витрат, а тому, що так простіше вирішити виробничі проблеми, що наочно демонстрували окремі залізничні товариства. Другий шлях – зниження собівартості перевезень за рахунок удосконалювання технології, підвищення технологічної дисципліни, економії ресурсів, зменшення чисельності

персоналу тощо. Це більш важкий шлях, якщо немає можливості підвищити тарифи, то другий шлях залишається єдиною можливістю підвищення прибутку.

Ефективним перевезення може бути тільки в тому випадку, якщо для цього використовується мінімальна кількість вагонів (робочий парк). Обороти вагона прямо, через робочий парк, впливає на прибутковість перевізної роботи. Другий шлях підвищення ефективності перевезень став «неписаним» законом на залізничному транспорті – робочий парк дорівнює роботі, помноженій на оборот вагона. Для перетворення його в щоденне життя на перший план виходив професіоналізм адміністративно-бюрократичного апарату МПС і управління залізниць [172].

Залізниця, при порівнянні з іншими видами шляхів сполучень, представляють собою максимально продуманий і удосконалений шлях, що про конкуренцію не може бути і мови, вважав відомий вітчизняний економіст, доктор політекономії та статистики, заступник міністра фінансів А. Я. Антонович. У підсумку рейковий шлях є природноеконімічною монополією і відноситься до числа найважливіших факторів економічної культури. Будучи монопольним підприємством, і маючи величезний вплив на економічний стан країни, залізниця не можуть залишатися поза державною регламентацією і бути предметом винятково приватної ініціативи та приватного інтересу. Навіть ті рейкові шляхи, що побудовані на приватні кошти, без усякого сприяння з боку держави не можуть бути в безконтрольній експлуатації приватних власників.

Основним принципом відношення держави до залізниць необхідно визнати загальне правило, згідно з яким уся діяльність кожної залізниці буде побудована без сприяння уряду або за його сприянням, підкоряються строгому контролю і чіткій регламентації. Залізниця у жодному випадку не можуть бути вилучені з підпорядкування уряду, як не може бути вилучений суд, поліція, навчальна справа тощо.

Не може бути і мови про право залізничних товариств встановлювати безконтрольно та незалежно від держави тарифи. Якщо держава відмовляється від свого права регулювати залізничні тарифи, то цим вона відмовляється від будь-

якої участі в управлінні залізничною справою в інтересах країни, тому що саме в тарифах складається вся суть цього керівництва.

Необхідність державного регулювання тарифної справи залізниць впливає також із природно-економічного принципу, що лежить в основі тарифної політики. Для того, щоб тарифи не суперечили природно-економічним умовам, необхідно узгодження їх із прибутковістю вантажів, що перевозяться. Сутність корінного принципу тарифної політики вимагає, щоб встановлення тарифів було справою державних установ, а не приватних осіб і товариств [14, с. 633].

Проблема стягування провізної плати за послуги, надані перевізником, завжди була актуальною, попри те, що дореволюційне законодавство не виділяло договір перевезення як самостійний вид договору. Багато авторів кінця XIX – початку XX ст. – В. І. Беловежський, С. Ю. Вітте, К. Я. Загорський, И. М. Рабинович – приділяли значну увагу дослідженню провізної плати: поняттю, видам, методам розрахунку, порядку стягування, розмірам. Зокрема, И. М. Рабинович видав коментар до Загального статуту російських залізниць 1885 р., який містив якнайповніші правові характеристики залізничного законодавства того часу. У додатку до ст. 18 приводиться визначення тарифу: «...під тарифом мається на увазі процес стягування на залізницях провізної плати, додаткових та інших зборів, а рівно правила застосування згаданих плат і зборів» [261].

Зворотним процесом, згубним для економіки країни, через відсутність державної регуляторної політики у сфері залізничних тарифів, була сваволя приватних товариств при вирішенні цього питання. Зниженням провізної плати конкуруючі залізниці прагнули залучити до перевезень по своїй дорозі додаткові обсяги вантажів. Зниження тарифу, приводило до збитковості перевезень, що не особливо турбувало правління – акції більшості залізниць були гарантовані державою, в остаточному підсумку, збитковість залізниць покривалась за рахунок державних коштів. Цей спосіб конкурентної боротьби одержав назву «тарифних воєн». Монополізація залізниць у руках декількох десятків мільйонерів привела до того, що власники залізниць могли на власний розсуд встановлювати ту або іншу класифі-

кацію та номенклатуру вантажів, довільно спеціалізувати тарифи (додаток Ж1). «Тарифні війни» особливо посилились наприкінці 1870-х – початку 1880-х рр. на провідних експортних магістралях – Лібаво-Роменській, Південно-Західних і деяких інших залізницях. Величезні збитки, що виникали внаслідок суперництва між залізницями, покривала держава [103].

Приватні залізничні товариства користувались майже повною самостійністю щодо тарифів на перевезення вантажів і пасажирів. Їхню самостійність було обмежено тільки граничними максимальними тарифами, встановленими урядом вищими межами плати з пуда та версти. Систему максимальних тарифів було запроваджено в 1857 р. згідно із «Положением об основных условиях для сооружения первой сети железных дорог».

У своїх «Спогадах» С. Ю. Вітте з цього приводу писав: «...приватні товариства були зовсім вільними у встановленні тих або інших тарифів і були обмежені тільки тим, що в статутах указувалися вищі тарифні норми... Тому в тарифах був повний хаос...» [53, с. 261].

В історичному й економічному плані тарифи російських залізниць склалися під впливом основних умов:

- роздробленість залізничної мережі між численними залізничними акціонерними товариствами;
- майже повне невтручання держави в тарифне питання;
- існування конкуренції між окремими залізницями, групами залізниць, а також залізницями та водним транспортом.

До середини 80-х рр. розмір державних приплат залізничним товариствам по гарантії акцій і облігацій досягав більше 50 млн руб. на рік.

Уся ж сума боргів по гарантіях приватних залізничних товариств (сума приплат по гарантії акцій і облігацій плюс сума невнесених у казну платежів по облігаціях, що належали уряду) становила на 1 січня 1884 р. 245 млн металевих і 329 млн кредитних руб. До 1 січня 1890 р. вона зросла до 365 млн металевих і 471 млн кредитних руб. [268].

У той же час з розвитком рейкової мережі та виникненням конкуренції залізниці стали застосовувати занижені тарифні ставки з метою залучення до себе більшої кількості вантажів [373].

Одним із найбільш раціональних заходів для урегулювання конкуренції між залізницями міг бути розподіл залізничної мережі на самостійні, в економічних відносинах групи, кожна з яких експлуатувалась одним господарством. І. О. Вишнеградський, розвиваючи свій план по укрупненню приватних залізниць, писав на початку 1891 р. міністру шляхів сполучення, що досвід експлуатації російської рейкової мережі показав: залізниці можуть експлуатуватись із вигодою лише за умов об'єднання їх у більші, вдало підібрано, групи або мережі. Характерно, що кордони залізниць охоплювали центри зародження й погашення вантажопотоків. Говорячи іншими словами, при формуванні кордонів залізниць керівництво прагнуло максимально можливо використовувати місцеве сполучення [328, с. 25–27].

На залізничному транспорті застосовувалися дві системи розрахунку провізного платежу: «натуральний» і «історичний». При «натуральній» системі величина тарифу не залежала від найменування перевезеного товару, а тільки від відстані і від щільності товару. При «історичній» («комерційній») системі тариф залежав від найменування товару, відстані перевезення, його ваги й об'єму. При цьому, товарам менш дорогим відповідала менша величина тарифу, і навпаки.

З метою обмеження зловживань з боку залізниць міністерство шляхів сполучення, при укладанні угод із приватними товариствами, передбачало в концесійних статутах граничні тарифні ставки, перевищувати рівень яких приватні товариства не мали права. Це був перший досвід державного регулювання тарифів. Нижня межа тарифів не встановлювалась.

Активно застосовувалися так звані рефакційні тарифи (від фр. *refaction* – знижка). Вони, як правило, не публікувались і встановлювались для окремих відправників вантажу на основі договорів. У договорі звичайно оговорювались умови надання тарифних пільг, в обмін на пред'явлення до перевезення підвищеного, в порівнянні з попередніми періодами, об'єму вантажів. Тому що рефракційні тарифи

установлювалися вибірково, їхнє застосування на державних залізницях досить часто приводило до появи корупції.

У грудні 1881 р. на Загальному з'їзді залізничників, скликаному для обговорення проекту Загального статуту Російських залізниць, голова комісії з дослідження залізничної справи граф Е. Т. Баранов виступив із заявою, що, хоча Комісія і переконалася у деяких недоліках тарифної справи, проте, всі члени комісії висловилися лише на користь систематизації та затвердження існуючих тарифів. Але були категоричними проти передавання функцій по формуванню тарифів до МШС.

У полеміку з графом Барановим вступив міністр шляхів сполучення К. Н. Посьєт, який запропонував два способи здійснення державного нагляду за тарифами. Перший – через встановлення обов'язкової для всіх залізничних товариств системи тарифікації перевезень. Суть другого – у підпорядкуванні тарифної справи спеціальному урядовому органу.

Позицію приватних залізничних компаній сформулював професор І. О. Вишнеградський – майбутній міністр фінансів, який представляв на з'їзді Рибінсько-Бологовську залізницю, а через кілька місяців, за пропозицією І. С. Бліоха, очолив правління товариства Південно-Західних залізниць. Вишнеградський був рішуче налаштований навіть проти запропонованого графом Барановим мінімального контролю, висловившись на користь збереження права залізниць самостійно встановлювати тарифи. На його думку, тарифи і їхнє регулювання – занадто складна справа, щоб це питання було можливим уважно розглядати в урядовому органі. Крім того, бюрократичні затримки із затвердженням тарифів могли зробити нові тарифи непотрібними.

Міністерство шляхів сполучення прагнуло посилити ступінь державного втручання в тарифну політику акціонерних залізничних товариств, що здавалось майже нездійсненним завданням при пануванні принципу приватної експлуатації залізниць і найсильнішої протидії впливової опозиції у вищих ешелонах влади (додаток Ж2).

Попри протидію, розгляд питання про державне регулювання тарифів не сходив з порядку денного. Перехід до активного казенного будівництва залізниць після 1882 р. викликав необхідність створення спеціального органа для управління казенною залізничною мережею. 15 жовтня 1882 р. на основі затвердженого царем положення Комітету міністрів було створено Тимчасове управління казенних залізниць. Із його допомогою МШС відразу спробувало виставити себе прихильником інтересів державної економічної політики в протигагу локальним інтересам приватних товариств.

Основна суперечка розгорілась навколо перевезень хлібних вантажів у районі Курсько-Київської залізниці. Знижуючи тарифи в напрямку до Миколаєва і по Сумській ділянці казенної Харківсько-Миколаївської залізниці, Тимчасове управління казенних залізниць намагалось відвернути хлібні вантажопотоки від іноземних портів (Кенігсберг і Данциг) до вітчизняних. Але порівняно невелика мережа казенних залізниць не могла конкурувати із великою мережею акціонерного товариства Південно-Західних залізниць. Основний вантажопотік по рейкових коліях товариства був експортним і прямував до портів на західному наземному кордоні. З метою завантаження вагонів у зворотному (порожньому) напрямку залізниця встановлювала знижені тарифи на імпорتنі вантажі. Імпорт із Європи в Росію, головним чином, складався з готової продукції. Тому зазначене зниження тарифів зводило нанівець протекціоністську політику уряду, спрямовану на захист вітчизняних виробників. МШС, як державний орган, було стурбоване сформованою ситуацією. Тож 7 грудня 1879 р. міністерством розіслано циркуляр, у якому вказувалося на необхідність надання з боку залізниць деяких переваг вітчизняної промисловості. Загальний з'їзд представників російських залізниць, розглянувши вказані в циркулярі положення, відповів, що основним принципом при формуванні тарифів є залучення найбільшої кількості вантажів на залізницю. У цьому головна задача будь-якого акціонерного товариства й у цьому його обов'язок перед акціонерами. А захист неефективних виробників собі на збиток – не є метою акціонерної компанії.

При цьому, як відзначено в протоколах засідань XII Загального з'їзду, представники Південно-Західних залізниць Ф. Е. Фельдман і С. Ю. Вітте заявили, що зниження тарифів на перевезення імпортованих залізних і сталевих виробів проводиться не для заохочення іноземної промисловості, а внаслідок конкуренції з дешевими морськими фрахтами. У протилежному випадку більша частина вагонів від кодону і портів переганялися б порожняком. Згодом С. Ю. Вітте докладно виклав свою позицію з цього питання в роботі «Русские порты и железнодорожные тарифы».

Першу спробу державного регулювання тарифів було здійснено у 1885 р. 3 серпня 1885 р. було прийняте рішення МШС про надання з 1 жовтня 1885 р. на розгляд і затвердження урядом «тарифів усіх наземних і заморських закордонних сполучень» [354].

У своїх спогадах про створення тарифного комітету С. Ю. Вітте приписує собі та І. О. Вишнеградському – казна приплачувала по гарантіях уряду більше 40000000 рублів на рік, незважаючи на те, що у ті часи залізнична мережа була порівняно незначною. Вишнеградський звернувся до Вітте за порадою: що треба зробити, щоб цей дефіцит знищити? Вітте порадив йому звернути увагу на тарифи, підготувати тарифний закон, який би приборкав залізничні товариства у тарифній справі. Крім того, надати залізничним товариствам мінімальну ініціативу у тарифній сфері, але контроль над тарифами покласти на уряд, для того, щоб ніякий тариф не міг мати сили без того, щоб не був опублікований у визначеному урядом порядку, причому кожен тариф повинен певною мірою одержати санкцію уряду.

«Очевидно, – пише далі Вітте, – для такого надзора и руководства тарифами необходимо было создать учреждение; министерство путей сообщения к этому делу совсем не было приспособлено, так как в то время, как и теперь, министерство путей сообщения никогда тарифами не занималось. Кроме того, так как в этом министерстве было крайнее, так сказать, «мертвое» направление и в известном отношении зависимое от железнодорожных королей, то и ожидать, чтобы они могли совершить это дело, конечно, было невозможно. Поэтому я и проектировал учре-

дять при министерстве финансов департамент железнодорожных дел, который бы ведал всею тарифной частью железных дорог и общею финансовою частью ж. д. Но под именем «общей финансовой части» я подразумеваю финансовую часть ж. д. (чисто денежную часть жел. дор.) постольку, поскольку железные дороги находятся в денежных обязательствах к казне, т. е. должны казне деньги и пользуются казенной гарантией, – а в то время долг казне частных дорог был громадней» [53, с. 262–266].

Мабуть, що перша в історії залізниць міжнародна «тарифна війна» виникла у торгових взаємовідносинах між Росією та Німеччиною в рамках Російсько-німецького залізничного союзу. І стосувалась вона, в першу чергу, попередниці Південно-Західних залізниць – Київсько-Брестської залізниці. Докладно вона проаналізована у науковій праці голови правління цих залізниць І. С. Бліоха, що вийшла друком у 1877 р., під загальною назвою «Исследования к вопросу о взимании русскими железными дорогами провозных плат в металлической валюте» [26, с. 23].

Зарахований до Вченого комітету міністерства фінансів І. С. Бліох, за дорученням міністра фінансів М. Х. Рейтерна, підготував цю наукову працю з метою скласти «верные статистические данные, которые могли бы послужить к надлежащему решению вопроса, возбужденного ходатайством железнодорожных управлений, указав в то же время и ту меру, при которой ходатайство это остается согласным с общим народным интересом». Малось на увазі звернення правлінь залізниць до уряду з проханням дозволити встановлення провізних тарифів у металевій валюті «относительно последствий того положения, которое создано для железных дорог упадком ценности рубля и которое вовсе не ограничивается людьми, прямо заинтересованными в предприятиях железных дорог, а распространяется в большей еще степени на государственный бюджет, а вследствие того и на все народное хозяйство» [26, с. 9].

Науково-статистичне дослідження питання про стягнення російськими залізницями провізних платежів у металевій валюті, що було проведене І. Бліохом, сто-

сувалось експортно-імпортних операцій перевезення товарів за маршрутами із Росії до Німеччини і в зворотному напрямку із залізницями у прямому сполученні. У 1875 р. було встановлено загальні тарифи, що визначали провізну платню в німецьких марках за всю відстань, від станції навантаження до станції призначення. При цьому російські залізниці перевели власні частки провізної платні, виражені в рублях і копійках, у марки та пфеннінги, прийнявши за основу курс у 270 марок, а в окремих випадках навіть 283 марки за сто рублів.

На конференції Російсько-німецького залізничного союзу, що відбулась у квітні 1877 р., постійною комісією від німецьких залізниць було заявлено, що через зниження вартості російської валюти, більша частина встановлених за зазначеним курсом тарифних ставок у марках російсько-німецького сполучення стали такими високими, що перевезення вантажів по місцевих тарифах, встановлених у Росії в кредитних рублях, обходиться дешевше.

Бліох вважав, що збільшення або зменшення тарифу для внутрішнього та закордонного сполучення є зовсім нераціональним, їх потрібно залишити незмінними. В такому разі, на думку правління Київсько-Брестської залізниці, головою якої був І. Бліох, залізниці мали б дотримуватись принципу справедливості, через те, що зі зниженням обмінного курсу пропорційно збільшується вартість провозу вантажів. Але перешкода була в тому, що діючі внутрішні тарифи дешевші за міжнародні. В результаті, вантажовідправники не стали користуватись прямим міжнародним сполученням, а перевозили до кордону свої вантажі за низькими внутрішніми тарифами, а далі направляли вантаж за допомогою своїх експедиторів. Таким чином, російські залізниці, що платили відсотки за облігаціями та акціями у металевій валюті, позбавлялися прибутку за збитки від падіння курсу рубля, прибуток залізниць переходив до вантажовідправників. Як результат, російські залізниці, що платили відсотки по своїх облігаціях, а деякі і по акціях в металевій валюті, внаслідок падіння курсу рубля залишаються без прибутків. «Збереження раніше встановлених ставок лежить і в сфері інтересів уряду. Це відбувалось тому, що при переводі належних уряду відсотків по облігаціях на кредитні рублі по тогоча-

сному встановленому низькому курсі і при утриманні провізної платні за вантажі міжнародного сполучення в кредитних рублях, тобто за нижчим тарифом, чим раніше було встановлено, борг залізниць уряду повинен збільшуватись до доволі значних розмірів [26, с. 6].

«...для того, чтобы не изменять созданного международными тарифами положения и выручать то, что вносилось по ним до сих пор, необходимо повысить внутренние тарифы. Ни на одной дороге в этом затруднения не встретится, так как предельные тарифы, установленные уставами обществ, выше того размера, который требуется, чтобы уравнились убытки, происходящие от понижения курса.

Эти дороги, несмотря на чрезвычайные, вызванные войной обстоятельства, не считают себя вправе повысить свои местные тарифы; между тем, желательно, чтобы повышение внутренних тарифов могло последовать повсеместно на всех русских железных дорогах в одинаковом размере; иначе должна возникнуть такая конкуренция между разными путями, что одни пути будут загромаждены и не совладают с требованиями им предъявленными, другие же, напротив, могут остаться без дела.

В таком положении необходимо ходатайствовать перед правительством о разрешении железным дорогам, ввиду нынешних исключительных обстоятельств, возвысить и опубликованные на срок тарифы на примерную разницу, произошедшую вследствие падения курса, или же разрешить дорогам повышать вышеупомянутые тарифы и до истечения опубликованного срока, не оставаясь, однако же при сем в пределах их уставов» [26, с. 7].

Під час обговорення цієї пропозиції виявилось, що досягнути угоди неможливо через конкуренцію залізниць між собою, а також із водними шляхами: були б порушені стабільні, збалансовані внаслідок довголітньої боротьби співвідношення провізних плат різних залізниць, що конкурували між собою. В результаті такого стану справ визнали, що єдиним виходом із ситуації, яка відповідала інтересам всіх залізниць, без порушення встановлених угод щодо напрямків руху ванта-

жів, було б доцільним рівномірне підвищення тарифів усіма залізницями. Досягнути цього було можливо лише за умови одержання згоди уряду на те, щоб граничні тарифи залізниць, як зазначені в статутах, так і встановлені самими залізницями, визнавались такими, що визначені в металевій валюті (додаток ЖЗ).

Для втілення цього рішення в життя правління залізничних товариств звернулось до уряду з клопотанням про дозвіл щодо установаження провізних тарифів у «твердій» металевій валюті. Це викликало у російському суспільстві осуд, через те, що залізничні правління хотіли поставити свої фінансові інтереси окремо від загальних інтересів усього народу. Аргументом було й те, що в той час, як усе суспільство потерпає від збитків за девальвацію кредитної валюти, залізниці хочуть перевести свої прибутки в тверду валюту, значно збільшивши, таким чином, свої збори, погіршуючи в результаті загальний економічний стан народу.

«Ни одна из спорящих сторон, – зауважує голова правління Київсько-Брестської залізниці І. Бліох, – не приняла на себя труд сделать, на основании точных числовых данных, выводы относительно последствий того положения, которое создано для железных дорог упадком ценности рубля и которое вовсе не ограничивается людьми прямо заинтересованными в предприятиях железных дорог, а распространяется в большей еще степени на государственный бюджет, а вследствие этого и на все народное хозяйство» [26, с. 9; 242].

Помітне падіння цін на хліб, що почалось із 80-х років, змінило умови перевезень найбільш масового їх виду – хлібних вантажів – і викликало загострення конкурентної боротьби залізничних товариств. Південно-Західні залізниці вступили в тарифну боротьбу за хлібні вантажі центрально-чорноземного району, що тяжіли до Курсько-Київської та Лівавсько-Роменської залізниць. Основним способом залучення вантажів слугував випробуваний спосіб через зниження хлібних тарифів.

У цей час відбулось різке зниження прибутковості Південно-Західних, Лівавсько-Роменської та Курсько-Київської залізниць, що зводило нанівець зусилля і матеріальні витрати держави у сфері злиття окремих залізниць у більші залізничні товариства. Стурбоване такою ситуацією міністерство шляхів сполучень у вересні та

листопаді 1880 р. провело дві наради за участю представників зацікавлених залізниць, на яких було досягнуто принципову згоду про врегулювання конкуренції. 18 грудня 1880 р. Південно-Західні залізниці уклали договір, що передбачав підвищення хлібних тарифів на перевезення в Кенігсберг і Лібаву.

У листопаді 1881 р. на Південно-Західних залізницях було піднято питання про корінний перегляд діючих тарифів. У Києві за участю представників Привіслінських, Марієнбурзько-Млавської та Східнопруської Південної залізниць 16–28 травня 1883 р. відбулась конференція з перегляду умов, які містились у раніше підписаних угодах. Південно-Західні залізниці представляв Вишнеградський, який змінив Бліоха на посаді голови правління [269].

Високі та недиференційовані залізничні тарифи були особливо обтяжливими для сільськогосподарських вантажів, що перевозились на великі відстані. Крім того, тарифна політика залізничних товариств порушувала інтереси російських капіталістів у їх конкурентній боротьбі з іноземними. Як наголошувалось на з'їзді залізничників в 1885 р., тарифні ставки на вантажі, які йшли із заходу на схід, були нижчими, ніж на вантажі, що рухались у зворотному напрямі. Бажаючи використовувати вагони, що звільнилися від хлібних вантажів, приватні товариства встановлювали знижені ставки для товарів, що направлялись від балтійських портів до центру країни. Створені таким чином пільгові умови для провозення імпортованих товарів порушували інтереси російських промисловців. З'їзд ухвалив добиватись від уряду об'єднання тарифної справи та встановлення єдиних диференційованих ставок для всієї країни.

Чи можна звинувачувати правління залізниці у відсутності патріотизму? Звичайно, ні. У своєму звіті за 1886 р. Одеський комітет торгівлі та мануфактур стверджує: «Комітет може із задоволенням констатувати той факт, що тарифна політика Південно-Західних залізниць діє з метою направляти вантажі не в іноземні, а в російські порти» [52].

Ще одне питання, яке викликало жваву дискусію в тогочасній пресі, це місце розташування управління об'єднаних залізниць. Одеські Дума і Комітет тор-

гівлі та мануфактур обґрунтовано вимагали від міністра фінансів розміщення управління нових залізниць у Одесі «для інтересів одеської торгівлі» [221].

В міру розгортання «тарифних воєн» посилювалось прагнення залізничних товариств до мирного врегулювання питання, а саме: досягнення тарифних угод. Урегулювання тарифних суперечок здійснювалося конфіденційно, на спеціальних з'їздах представників зацікавлених доріг. Тарифні угоди, зазвичай, носили неофіційний характер.

Ключова роль у історії «тарифних воєн» належить акціонерному товариству Південно-Західних залізниць, керівниками якого в різні роки були відомі вчені та державні діячі: І. С. Блюх, І. О. Вишнеградський, С. Ю. Вітте. Використовуючи отриманий досвід роботи на акціонерних Південно-Західних залізницях двоє останніх стали авторами та безпосередніми виконавцями тарифної реформи 8 березня 1889 р. Ця реформа стала основою у сфері державного регулювання тарифів на залізничному транспорті.

У 1880 р. міністерство шляхів сполучення звернуло увагу на зниження прибутковості Південно-Західних та Лівавсько-Роменської залізниць і збільшення казенних доплат по гарантованих зобов'язаннях цим товариствам. Проведеним розслідуванням було встановлено, що причиною зниження прибутковості стало зниження тарифів у ході конкурентної боротьби за хлібні вантажі Курсько-Київської залізниці. З цієї причини у вересні 1880 р. МШС скликало представників Балтійської, Ризько-Динабурзької та Ліваво-Роменської залізниць на особливу нараду. Представники зазначених залізниць, які взяли участь у цій нараді, заявили про свій намір укласти угоду по тарифах на Брюссельській конференції, що мала відбутись у тому ж місяці.

Через деякі причини укладання угоди на Брюссельській конференції не відбулось, і міністерство шляхів сполучення було вимушене 3 листопада 1880 р. скликати нову нараду [269, л. 196, об.]. На ній було досягнуто попередню домовленість про врегулювання конкуренції щодо перевезення хлібних вантажів у Кенігсберг і Ліваву шляхом підвищення тарифів. Судячи із протоколу зустрічі, що від-

булась 7 листопада у складі представників Південно-Західних залізниць (Н. Л. Брюля) і Лібаво-Роменської залізниці (І. Ф. Зауера), підписання додаткової угоди було потрібно для врегулювання порушень, виявлених по укладеному раніше 9 листопада 1879 р. договору, що регулював різницю провізних плат на Лібаву та Кенігсберг [269, л. 67 об.].

Остаточну угоду було досягнуто 18 грудня 1880 р. між представниками Лібаво-Роменської (І. Ф. Зауер), Курсько-Київської (Н. А. Мордвінов) і Південно-Західних (С. Ю. Вітте) залізниць. Договір набрав сили 14 лютого 1881 р. Його суть полягала у тому, що вантажі з курсько-київського регіону направлялись на експорт через конкуруючі один із одним порти (додаток Ж4):

1. На Лібаву – через Бахмач–Вілейку–Кайшядорис.
2. На Кенігсберг – через Бахмач–Вілейку–Ейдкунен (сmt Чернишевське Нестерівського району Калінінградської обл., РФ).
3. На Кенігсберг – через Київ–Граєве–Просткен.

Вся сутність цієї угоди заключалась у зазначених умовах, інші частини цього договору лише деталізували подробиці його виконання.

Якщо розглядати укладений договір у площині вигідності для Лібаво-Роменської чи Південно-Західних залізниць, то, безумовно, договір був вигідним для Лібаво-Роменської залізниці із-за причин:

1. Ринки споживання вантажів, що транспортувались із курсько-київського регіону, прямуючи на експорт Балтійським морем, надходили не тільки з портів Лібави та Кенігсберга, але з порту Данциг, до якого, як і до Кенігсберга, вели два залізничних напрямки:

- а) через Бахмач–Мінськ–Брест–Варшаву;
- б) через Київ.

Виходячи з такої ситуації, Бахмацьке направлення повинно було мати право на 3/5 всіх вантажів з курсько-київського регіону, відправлених до портів Балтійського моря, а напрямок на Київ повинен отримати лише 2/5 цього вантажопотоку. За

угодою Лібаво-Роменська залізниця замість $\frac{3}{5}$ отримувала $\frac{2}{3}$ вантажів курсько-київського напрямку, що було на 6,67 % більше за розрахункову кількість.

Ця обставина урівнювалась тим, що вантажі, які спрямовувались у бік порту Данциг не були прийняті до уваги при підрахунку загальної кількості вантажів із курсько-київського регіону при розподілі на два напрямки, отже, перевага постійно залишалась за Лібаво-Роменською залізницею. Так, за період із 16 лютого 1881 р. по 16 жовтня 1882 р. із Курсько-Київської залізниці до портів Балтійського моря відправлено 11221480 пудів вантажів, у тому числі на Данциг 375310 пудів. Всього Південно-Західними залізницями було перевезено до портів Кенігсберга та Данцига 2230295 пудів і отримано доплату, ще за 1760405 пудів, тобто вони скористались вигодою від перевезення за 3990700 пудів, тоді як $\frac{2}{5}$ всіх перевезень становило 4488592 пуда.

2. Дуже вигідною ситуацією для Лібаво-Роменської залізниці було те, що станція Бахмач враховувала всі вантажі, відправлені нею на Київ, які розподілялись, а вантажі, що були відправлені на Лібаву не враховувались. У такий спосіб на користь Лібаво-Роменської залізниці працювала одна з найбільших станцій, яка відправляла 400 тисяч пудів вантажів. Відправлений зі ст. Бахмач вантаж складав чистий прибуток до казни Лібаво-Роменської залізниці, він був зовсім не врахований у розподіл між конкуруючими напрямками (згідно з договором, ці вантажі підлягали розподілу).

3. Право залучати до себе вантажі, користуючись двома копійками різниці у провізній платі, було істотною перевагою Лібаво-Роменської залізниці. На практиці, використовуючи цю перевагу, Лібаво-Роменська залізниця за період з 15 лютого 1881 р. по 16 жовтня 1882 р. залучила із 10846170 пудів, а ті, що підлягали розділу – 8991185 пудів (82,9 %), тобто на 1,76 млн пудів більше за належну їй кількість вантажів. Враховуючи на експлуатаційні витрати в $\frac{1}{100}$ коп. з пуд./версти, чистий прибуток Лібаво-Роменської залізниці склав 152485 рублів, із яких вона сплатила Південно-Західним залізницям 100796 рублів. Таким чином, Лібаво-

Роменська залізниця одержала 51689 рублів чистого прибутку понад суму, призначену їй за договором.

Проте, як відзначалось у довідці Особливої канцелярії по кредитній частині міністерства фінансів «О конкуренции Либаво-Роменской и Юго-Западных железных дорог и их соглашениях», Південно-Західні залізниці все ж отримали з означеного договору істотну вигоду. Врегулювавши боротьбу за вантажі в лібавському напрямку, вони одержали можливість ефективніше суперничати із залізницями на інших напрямках. Проте, отримана перевага Південно-Західних залізниць не була односторонньою, такою ж перевагою користувалась і Лібаво-Роменська залізниця. Вважаючи, що вона міцно затвердилась у курсько-київському регіоні, керівництво у серпні 1882 р. заявило про відмову приплачувати Південно-Західним залізницям за перевезені «зайві» вантажі.

Після попередніх перемовин із Королівською Східною залізницею було піднято питання про конкуренцію Кенігсберга на напрямку через Ейдкунен за участі головного товариства російських залізниць. У листопаді 1882 р. з цього питання у Петербурзі відбулась конференція, на якій було запропоновано рішення, що задовольнили всі залізниці: керівництво однієї Лібаво-Роменської залишилось невдоволеним.

15 грудня 1882 р. Лібаво-Роменська залізниця повідомила про припинення дії угоди з Південно-Західними залізницями. Листом від 21 грудня 1882 р. правління Південно-Західних залізниць нагадало правлінню Лібаво-Роменської залізниці, що у параграфі 14 угоди прописаний порядок змін до діючого документа. Цей параграф вимагає, щоб одна зі сторін договору, яка прагне змінити угоду, повинна повідомити про це письмово, із викладкою мотивів такого рішення. Було також запропоновано виконати цей пункт. На випадок окремих розбіжностей правління Південно-Західних залізниць запропонувало посередництво міністерства шляхів сполучення та міністерства фінансів, задекларувавши свою згоду підкоритись їхньому рішенню.

Правління Лібаво-Роменської залізниці, навіть не згадуючи про можливість рішення питання за допомогою посередників, листом від 30 грудня 1882 р. заявило, що дія договору від 18 грудня 1880 р. не відповідає інтересам товариства, тому правління залишається при своєму рішенні щодо припинення дії договору і вважає це правильним. Тому, що договір не має характеру термінової угоди. Таким рішенням керівництво Лібаво-Роменської залізниці знищило будь-яку можливість не тільки мирної угоди, а також подальших переговорів. У такій ситуації Південно-Західні залізниці постали перед дилемою: або знову вступити в боротьбу за вантажі Курсько-Київської залізниці, або зберігати існуючий тариф на Кенігсберг, надавши Лібаво-Роменській залізниці 83 % вантажів курсько-київського регіону і замість 33,3 % задовольнятися 17 % від цих вантажів.

У першому випадку вихід із ситуації неодмінно привів би до загального зниження зборів як на Південно-Західних, так і на Лібаво-Роменській залізницях. При цьому кожна копійка ставки провізної плати в одному напрямку тягнула за собою зменшення вартості перевезення.

У другому випадку крайньою межею такої конкуренції можна впровадити відповідну провізну ціну в кожному з напрямків: враховуючи 1/100 коп. із пуд./версти, виявиться, що перевезення вантажів з курсько-київського регіону буде коштувати для Лібаво-Роменської залізниці 10,06 коп., а для Лібаво-Роменської Південно-Західних залізниць – 8,12 копійок. Вплив такого зменшення плати за перевезення на прибутковості обох залізниць відобразиться наступним чином:

Чистий прибуток Південно-Західних залізниць склав за 1881 р. 5312709 рублів 94 копійки, а цей же показник Лібаво-Роменської залізниці дорівнював 620218 рублів 03 копійки. В результаті остання втратила 65,59 % чистого прибутку, а перша – тільки 2,55 %. Як показують цифри, для Лібаво-Роменської залізниці тарифна боротьба була згубною, для Південно-Західних залізниць втрата чистого прибутку, навіть при найгірших варіантах, була незначною.

В іншому випадку, якби Південно-Західні залізниці надали Лібаво-Роменській 83 % вантажів, що прямували з Курсько-Київської залізниці, то очевидним

фактом такого кроку було б збільшення приплат по гарантії Південно-Західним залізницям на суму, яку вони одержували від Лібаво-Роменської залізниці. Остання, відповідно до статуту, могла б видати отриманий прибуток як дивіденд на акції. Підкреслювалось у довідці міністерства шляхів сполучення: «Південно-Західні залізниці будуть у руках Лібаво-Роменської залізниці знаряддям, за допомогою якого вона отримає від Державного казначейства суму в 60478 рублів для видачі дивіденду по своїх акціях» [282, л. 36–42 з об.].

Такий стан справ не міг влаштовувати уряд. Адже це сильний аргумент на користь Південно-Західних залізниць. Із цієї причини голова правління Лібаво-Роменської залізниці був запрошений до департаменту залізниць мануфактур і торгівлі, де йому запропонували знову домовитися із Південно-Західними залізницями. Відповідно до нового договору, укладеного 10 січня 1883 р. під тиском директорів обох департаментів, вантажі тепер ділилися за новим принципом – географічним. На відміну від попереднього договору, ніяких приплат згідно з даною угодою не передбачалось [281, л. 85 з об.].

Через певний проміжок часу виявилась нежиттєздатність принципів, покладених в основу договору 1883 р. На нараді представників двох залізниць, яка відбулась 10 травня 1884 р., цей договір було замінено на інший. На відміну від угоди 1880 р., за новим договором розділ хлібних вантажів, що надходили з курсько-київського регіону між лібавським напрямком і напрямком на Київ провадився в менш вигідному для Лібаво-Роменської залізниці процентному співвідношенні – 55 до 45.

Контроль за фактичним виконанням угоди повинен був здійснюватись кожні п'ять місяців. У випадку порушення пропорції передбачалась компенсація напрямку, який недоотримував вантажі, у розмірі отриманого прибутку, за винятком понесених експлуатаційних витрат, у розмірі 1/120 коп. із пуд.-версти [281, л. 69–72 з об.].

Цей договір проіснував лише три роки – до 1 червня 1887 р. На нараді учасників угоди, що проходила з 23 червня по 3 липня 1887 р., правління Лібаво-

Роменської залізниці відмовилось його відновити, аргументуючи власну позицію через неможливість зберігати встановлену пропорцію перевезень без значної зміни тарифів. Кількість вантажів на Лібаву пропонувалось збільшити до 75 % шляхом підвищення тарифів при проходженні вантажів через Київ. Як компенсацію правління Лібаво-Роменської залізниці пропонувало Південно-Західним залізницям 30 % виторгу від наднормативних вантажних перевезень. Але представники Південно-Західних залізниць не погодились на нові умови договору, вимагаючи збереження існуючої угоди з розподілу вантажів. Керівники залізничних товариств не зуміли дійти згоди, знову повернувшись на шлях «тарифних воєн». Першим кроком до їхнього нового витка стало зниження 20 вересня 1887 р. Південно-Західними залізницями тарифів на Кенігсберг [309].

Крім вітчизняних залізниць, у боротьбі за залучення хлібних вантажів, що вивозились із Росії, активну участь брали іноземні залізниці. Зниження прибутку привело до необхідності підготовки угоди про припинення конкуренції між Південно-Західними і Східнопруською Південною залізницями, з одного боку, і Привіслінською та Мариєнбурзько-Млавською – з іншого. Договір було підписано 28 лютого 1883 р. у Петербурзі представниками Східнопруської Південної залізниці – Крюгером, Південно-Західних залізниць – Вишнеградським, Привіслінських – Кроненбергом і Мариєнбурзько-Млавської залізниці – Брейтшпрехером. З огляду на те, що в укладанні угоди не брала участь ще одна зацікавлена сторона – Королівська дирекція Прусських залізниць у Бромберзі, – Брейтшпрехер поставив свій підпис за умови збереження за Бромберзькою дирекцією колишньої пропорції розподілу вантажів при транспортуванні дільницею Марієнбург-Данциг [269, л. 65, об. 66].

Договір сприяв збільшенню хлібних перевезень по Південно-Західних залізницях у Кенігсберг, тому що хлібні тарифи зі станцій Курсько-Київської залізниці в Данциг повинні були перевищувати «кенігсберзькі» у розрахунку 10 і більше рублів на вагон. Хлібні вантажі зі станцій Курсько-Харківсько-Азовської, Харківсько-Миколаївської, Московсько-Курської залізниць повинні були перевозитися на Данциг і Кенігсберг із різницею в 7,5 руб. на вагон.

Крім цих договорів, Південно-Західні, Варшавсько-Тереспільська та Привіслінська залізниці в 1878 р., уклали договір про утворення залізничного картелю на основі розподілу чистого прибутку від перевезення вантажів. Мета даної угоди про загальний фонд – усунути зниження тарифів на лініях Ковель–Брест–Варшава (Прага) Тереспільського і Ковель–Люблін–Прага Привіслінського зімкнутих напрямків.

По обох напрямках установлювався єдиний тариф. Доходи, одержані від перевезень, утворювали спільний фонд і розподілялися між трьома зазначеними залізницями по особливій таблиці, яка була невід’ємною частиною договору. Договір проіснував до 1884 р. і був відмінений по причині виходу із «загального фонду» Південно-Західних і Варшавсько-Тереспільської залізниць [33, с. 127–174].

Специфічного характеру набула конкуренція за перевезення хлібних вантажів між Південно-Західними та Харківсько-Миколаївською залізницями. 15 червня 1882 р. Харківсько-Миколаївська залізниця установила знижений тариф до миколаївського порту. Це сприяло відволіканню хлібних вантажів із Фастівської залізниці до Миколаєва і завдавало шкоди перевезенням Південно-Західних залізниць. Якщо із серпня 1881 р. по березень 1882 р. із Фастівської залізниці було вивезено по коліях Харківсько-Миколаївській залізниці 3779 вагонів (16,2 %), а по Південно-Західним залізницям – 10252 вагона (83,8 %), призначених для експорту хліба, то за той же період 1882–1883 рр. із 14746 вагонів експортного хліба із Фастівської залізниці Харківсько-Миколаївська залізниця перевезла 4847 (30,4 %), а Південно-Західні – 10252 (69,6 %) вагонів. У результаті відправлення вантажів Південно-Західних залізниць на Одесу за вересень, жовтень і листопад 1882 р. зменшилася до 70150 пуд., що склало лише 39,8 % від 176290 пуд. хліба, відправленого по них за ті ж місяці 1881 р. (додаток Ж5).

Правління Південно-Західних залізниць вкрай обережно підійшло до вживання відповідних заходів по відношенню до Харківсько-Миколаївської залізниці. У грудні 1882 р. воно встановило знижений рефракційний тариф на Одесу, а з 1 квітня 1883 р. запровадило знижений загальний тариф із Фастівської залізниці

на Одесу з тим розрахунком, щоб чистий прибуток залізниць, що конкурували, у цілому не зменшився [282, л. 64 з об.].

Щодо питання припинення конкурентної боротьби зав'язалось жваве листування між головою правління Південно-Західних залізниць І. О. Вишнеградським, головою Тимчасового управління казенних залізниць бароном К. Г. Шернвалем, міністром шляхів сполучення К. Н. Посьетом і міністром фінансів Н. Х. Бунге. В результаті чого після укладання угоди (серпень 1882 р.) про припинення конкуренції між правліннями товариств Лібаво-Роменської і Південно-Західних залізниць правління Лібавсько-Роменської залізниці та правління Харківсько-Миколаївської залізниці підписали договір про встановлення прямого тарифу від Лібави до Харкова у напрямку Бахмач–Ворожба–Люботин. При цьому Харківсько-Миколаївська залізниця встановила знижені тарифи на дільниці Ворожба–Харків.

28 грудня 1882 р. Південно-Західні залізниці звернулися до Тимчасового управління казенних залізниць із проханням надати «кенігсберзькому» напрямку на дільниці Ворожба-Харків ті ж тарифні ставки, що і Лібаво-Роменській залізниці, адже відстань була майже однаковою: від Лібави до Бахмача 1006 верст, а від ст. Просткен до ст. Бахмач 984 версти. Але Тимчасове управління МШС відмовило у цьому проханні на тій підставі, що зниження дозволені тільки для Лібави, як російського порту, для залучення вантажів від Кенігсберга і Данцига. Унаслідок цього, відзначав І. О. Вишнеградський у направлений в Департамент залізниць МШС записці від 20 січня 1883 р. «О тарифе заморского сообщения до Харкова», Південно-Західні залізниці виявилися поставленими перед необхідністю відмови від угоди з Лібаво-Роменською залізницею.

Припинення дії договору означало новий виток руйнівної тарифної боротьби. В якості рішучих заходів Південно-Західні залізниці могли залучити вантажі для Кенігсберга через Київ, що був на 200 верст ближче до цього порту, чим до Лібави, а також знизити тариф у напрямку через Курськ. Це могло привести до значних тарифних знижень на всій Курсько-Київській і Курсько-Харківсько-Азовській залізницях. Більше того, збільшення прибутку Лібаво-Роменської залі-

зниці враховувалось в дивіденд по її негарантованих акціях і збільшувало приплати по гарантії Південно-Західних залізниць. Таким чином, на думку І. О. Вишнеградського, заступництво Лібаво-Роменської залізниці з боку Харківсько-Миколаївської залізниці було на шкоду Південно-Західним залізницям і неминуче привело б до зменшення доходів значної залізничної мережі, що у такому випадку потребувало від державної казни додаткових витрат. Підкреслюючи ці обставини та посилаючись на постанову засідання Правління товариства Південно-Західних залізниць від 18 січня 1883 р., І. О. Вишнеградський просив Департамент залізниць МШС вплинути на Тимчасове управління казенних залізниць з метою надання Харківсько-Миколаївській залізниці Південно-Західним тієї ж тарифної ставки, що і Лібаво-Роменській залізниці [283].

Із листування Н. Х. Бунге, К. Н. Посьєта та барона К. Г. Шернваля можна зробити висновок, що МШС і Тимчасове управління казенних залізниць займали загальну позицію. Головною підставою тарифної системи, що відповідала державним інтересам, вони вважали направлення вантажів до місця їхнього призначення найкоротшим шляхом. Казенні залізниці не повинні були суперничати з приватними, якщо шлях по останнім був коротшим. Винятки з цього правила були можливими тільки за умови, якщо позиція стосувалась надання переваг російським портам у їхній конкуренції із іноземними. У цьому випадку допускалася боротьба казенних залізниць із акціонерними шляхом зниження тарифів до російських портів [270, л. 58].

Отже, міністерство шляхів сполучення навмисно відмовлялось від застосування комерційних принципів експлуатації казенних залізниць. Державні залізниці розглядались як знаряддя впливу на діяльність приватних залізничних товариств з метою підтримки національної промисловості та торгівлі, попередження різкого протистояння інтересів залізничних товариств інтересам інших груп вітчизняних підприємців. Цим і пояснювалася тверда позиція, зайнята Тимчасовим управлінням казенних залізниць по відношенню до Південно-Західних залізниць у питанні про

різницю тарифів у «лібавському» та «кенігсберзькому» напрямках (додаток Жб-Ж10).

Збільшення державної залізничної мережі поставило на порядок денний проблему регулювання взаємин між казенними і приватними залізницями. 31 жовтня 1884 р. з ініціативи Н. Х. Бунге відбулася конференція представників казенних і акціонерних Південно-Західних залізниць [270, л. 61 об.]. Основною темою обговорення на ній стало питання про конкуренцію між Південно-Західними та казенними залізницями з перевезення хлібних вантажів із району Харківсько-Миколаївської залізниці (вже викупленої в казну). Представники Південно-Західних залізниць запропонували на вибір два способи усунення конкуренції: 1) встановлення максимальних тарифів з метою збільшення суми зборів, що повинно було відповідати інтересам державного казначейства; 2) укладання між залізницями угоди, заснованої на дійсній кількості вантажів, перевезених за попередній період.

Жоден із запропонованих варіантів – ні максимальне підвищення тарифів, ні збереження існуючих раніше пропорцій розподілу вантажів – не відповідав прийнятим Тимчасовим управлінням казенних залізниць принципам державної тарифної політики. Очевидним було те, що за зовні конструктивним підходом з боку Південно-Західних залізниць стояло бажання управління товариством зберегти незмінною, вигідною для себе, ситуацію [281, л.53 об.-54].

У 1869 р. з ініціативи міністерства шляхів сполучення було створено постійно діючий інститут – з'їзд представників російських залізниць, який об'єднав уповноважених приватних і казенних залізниць. Він мав статус дорадчого органу, однак якщо рішення приймалися одноголосно, вони були обов'язкові для всіх. Кожна залізнична приватна компанія мала на з'їзді один голос. Одним голосом було представлено й управління казенних залізниць МШС.

Починаючи з 1888 р. залізниці стали організовувати спеціальні загальні тарифні з'їзди. Прийняті з'їздами рішення, з точки зору на проведену в 1889 р. реформу по управлінню залізничними тарифами, затверджувалися створеним Тарифним комітетом, а в разі потреби – Радою по тарифних справах.

Перший Загальний тарифний з'їзд російських залізниць проходив із 11 травня по 3 червня 1888 р. У його роботі взяли участь 77 чол.: 68 представників від 32 приватних залізниць, 1 – від Тимчасового управління казенних залізниць, 2 – від МШС та мінфіну, 1 – від постійної Комісії при загальному з'їзді, ще кілька людей представляли групі з'їзди залізниць. З'їзд встановив єдину шкалу тарифів на хлібні вантажі прямого сполучення до портів і прикордонних станцій, з градацією відносин різних пунктів відправлення. В основу було закладено величину кінцевої вартості товару в Лондоні і частку фрахтових витрат. Усього було враховано 1218 залізничних станцій, для чого затвердили 5103 фіксовані ставки.

За один рік могло проходити по кілька загальноросійських тарифних з'їздів. Незважаючи на централізацію по формуванню тарифів, у 1890–1900-х рр. роль з'їздів залишалася дуже вагомою. Навіть Загальний статут Російських залізниць, що визначив основи та нормативи їхньої взаємодії один з одним, клієнтурою і казною, був прерогативою розгляду і схвалення на загальних тарифних з'їздах, що, у свою чергу, було узаконено цим статутом.

Важливо підкреслити, що основою для формування на з'їздах вантажних тарифів була ціна вантажів у пункті виробництва та споживання, попит на перевезення й інші комерційні та ринкові показники [85].

Особливо важливе значення у залізничному законодавстві мало затверджене царем 8 березня 1889 р. Тимчасове положення про залізничні тарифи і про державні установи по тарифних справах. Цим положенням вперше суворо регламентовано і підпорядковано державі тарифну справу, яка до цього часу перебувала без будь-якого контролю з боку держави.

Відношення держави до тарифної справи в положенні було виражено у такий спосіб: уряду належить керувати діями залізниць по встановленню тарифів, з метою огороження інтересів населення, промисловості, торгівлі та казни. Керівництво тарифною справою на цьому етапі було зосереджено в міністерстві фінансів, до складу якого входили: 1) рада по тарифних справах; 2) тарифний комітет; 3) департамент залізничних справ.

Зауважимо, що основні зміни в тарифну політику залізничного транспорту Російської імперії були внесені міністрами фінансів І. О. Вишнеградським і С. Ю. Вітте, з використанням досвіду, отриманого ними під час роботи на акціонерних Південно-Західних залізницях.

І. О. Вишнеградський підкорив господарства приватних залізниць урядовому керівництву – уряд узяв на себе підготовку залізничних тарифів, позбавивши приватні залізничні товариства права автономного та часто довільного їх встановлення. Він перетворив залізничні тарифи із інструмента отримання комерційного прибутку в ефективний, діючий спосіб проведення державної економічної та соціальної політики. С. Ю. Вітте діяльно продовжував і розвивав політику свого попередника у цьому напрямку.

Не обмежуючись вантажними тарифами, Вітте піддав удосконаленню пасажирський тариф, який ним був дуже знижений, особливо на далеких відстанях. Досягнуто це було шляхом заміни рівномірного поперстного тарифу поясним, із послідовним зниженням ставок із збільшенням відстані. Реформа пасажирського тарифу вплинула на швидкий розвиток пасажирського руху, привела до зменшення збитків від пасажирських перевезень: починаючи з 1894 р. по 1900 р. ці збитки скоротилися з 0,40 копійок до 0,20–0,18 копійок на пасажиро-версту.

У серпні 1889 р. у листі С. О. Петровському з подивом С. Ю. Вітте описує метаморфозу, що відбулась із ним: хто б міг подумати років п'ять тому, що Івану Олексійовичу Вишнеградському і мені доведеться провадити лінію на посилення державного втручання у справи залізничних приватних товариств [308].

Таким чином, тривале невтручання держави до сфери залізничних тарифів мало негативні наслідки, як для державної казни, так і для розвитку торгово-промислової діяльності в країні. Це спонукало уряд наприкінці 1880-х рр. відмовитись від принципу невтручання у встановлення тарифів на залізничні перевезення.

Завдяки об'єднанню тарифної справи в руках уряду, тарифна політика стала зрозуміла громадській думці та гармонізована з торгово-промисловими інтереса-

ми країни. Разом з тим уряд отримав важелі впливу на експортну торгівлю, зокрема, на збільшення вивозу товарів за кордон, значення якого було дуже важливим для підтримки курсу рубля.

До кінця 80-х рр. у Російській імперії функціонувало 41 приватне залізничне товариство. За невеликим винятком, товариства провадили справи з управління залізницями досить погано, а головне проводили неузгоджену з інтересами держави тарифну політику. В державне управління перейшли 24 залізничні лінії, що раніше належали 15 акціонерним компаніям. Більш твердий фінансовий контроль і змагальність у поліпшенні експлуатаційних параметрів доріг стали неодмінним атрибутом змішаної залізничної системи. У результаті створення державного сектора залізниць їхній дефіцит з 1887 р. став знижуватися, а з 1894 р. вони почали давати прибуток. У 1892 р. державна казна одержала від казенних залізниць – 74408 тисяч рублів, від приватних з їх обов'язковими платежами й участю казни у прибутках – 36694 тисяч рублів і від збору із пасажирів і вантажів – 9066 тисяч рублів. Баланс склав 120168 тисяч рублів. Для порівняння, у 1903 р. ті ж надходження визначилися у такій послідовності: 453345 + 14639 + 16739 тисяч рублів, усього в 484093 тисяч рублів, тобто зросли вчетверо [353].

Державна монополія на залізничні тарифи була сильною економічною зброєю в руках уряду. Між державним контролем, міністерством шляхів сполучення та міністерством фінансів було розпочато таємну боротьбу за право встановлення тарифів та контролю за виконанням прийнятих тарифних рішень. Це суттєво підсилило те міністерство, яке мало у своєму складі підрозділи, що контролювали встановлення тарифів, а особливо його фінансово-економічну та фіскальну базу. З 1889 р. залізнична політика стала головною частиною загальної економічної політики уряду. Згідно з положенням 18 до «Загального статуту Російських залізниць», керівництво по встановленню тарифів належало до уряду та знаходилося в міністерстві фінансів. Було зроблено все можливе, щоб навіть суд не мав права встановлювати та змінювати розмір тарифів. Заснована міністерством фінансів ст. 463 вказувала, що у міністерстві фінансів зосереджено роботу по справам заліз-

ниць, яка стосується керівництва діями приватних залізниць по встановленню тарифів, а також ведення тарифної справи на державних залізницях. Загальні та приватні з'їзди з питань тарифів збиралися по розпорядженню міністерства фінансів. Будь-які нові пропозиції від делегатів з'їздів (а вони мали повноваження від своїх залізниць) надходили до міністерства фінансів і якщо міністерство не мало заперечень, то через шість тижнів вони вступали в дію. Управління залізниць міністерства шляхів сполучень мало право самостійно направляти свої пропозиції про встановлення чи змінення тарифу до Тарифного комітету Міністерства фінансів. Правління приватної залізниці зверталось з такою ж пропозицією безпосередньо до Міністерства фінансів [254, 255].

Державному керівництву були підпорядковані тарифи всіх казенних і приватних залізниць. Керівництво уряду передбачало: встановлення тарифних норм; встановлення правил щодо складання, впровадження в дію, зміни і скасування тарифів; нагляд за неухильним дотриманням цих норм і правил, вживання заходів до усунення виявлених порушень; спостереження за тим, щоб тарифи відповідали інтересам населення, торгівлі, промисловості та казни; дозвіл питань при розподілі між залізницями провізних плат і інших зборів і усунення суперництва. Для виконання цих задач при міністерстві фінансів були засновані 3 нових органи: Рада по тарифних справах, Тарифний комітет, Департамент залізничних справ. Крім того, було створено спеціальні з'їзди представників залізниць. Урядові відомства, а також громадські установи та товариства для захисту інтересів населення, промисловості, торгівлі і казни мали право вимагати запровадження нового або зміни чинного тарифу. Раніше ж ініціатива у встановленні тарифів належала винятково самим залізницям. 12 серпня 1889 р. було прийнято додатковий закон, згідно з яким, якщо яка-небудь залізниця або з'їзд представників залізниць не представляли в назначений міністерством фінансів термін проект нового тарифу, його складання було покладено на Департамент залізничних справ. Після затвердження Тарифним комітетом, новий тариф ставав обов'язковим для відповідних залізниць.

Таким чином, у 1889 р. було створено систему урядового керівництва залізничними тарифами.

Система залізничних тарифів, розроблена урядом під керівництвом міністрів фінансів колишніх керівників Південно-Західних залізниць Вишнеградського та Вітте, наприкінці 1880–початку 1890-х рр., у цілому була спрямована на стимулювання розвитку вітчизняного виробництва. Уряд впливав на економіку за допомогою регулювання «ввізних» тарифів, розробки знижених «вивізних» і винятково внутрішніх тарифів. Крім того, загальний тариф, побудований на основі диференціального принципу, також сприяв зростанню в країні торгово-промислової діяльності.

8.2. Фінансово-економічна необхідність організаційно-структурних перетворень у залізничній галузі Російської імперії в другій половині XIX ст.

Досліджуючи проблему викупу приватних залізниць до державної казни, необхідно, у першу чергу, відповісти на запитання: чому мережа російських залізниць майже повністю належала приватним акціонерним товариствам? Які економічні, адміністративні та виробничі стосунки склались між цими досить впливовими компаніями і державою? Щоб отримати об'єктивну й аргументовану відповідь, необхідно провести короткий аналіз політичної та економічної ситуації, починаючи з підсумків Кримської війни 1853–1856 рр.

Кримська війна продемонструвала, що без сучасних, як на той час, транспортних засобів держава стає беззахисною проти зовнішньої агресії. У свою чергу, активний розвиток економіки країни вимагав швидких і дешевих сполучень, якими були у XIX ст. залізничні комунікації. Уряд, не маючи вільних оборотних коштів для залізничного будівництва, був змушений зробити ставку на залучення коштів від приватних інвесторів. З огляду на фінансові ризики й тривалі терміни одержання віддачі від вкладених у залізничну справу коштів, інвестори не квапилися бу-

дувати залізниці за власні гроші. Для виходу із ситуації урядом були встановлені на час будівництва та концесійної експлуатації залізниць гарантовані щорічні виплати на вкладений капітал за рахунок держави у розмірі, як правило, 5 % від вкладених коштів. Такий відсоток був досить привабливим і будівництво залізниць перетворилось у бум, що, за образним висловом С. Ю. Вітте, породив епоху «залізничних королів» (1870-ті рр.).

Кожна приватна залізниця працювала за своїми правилами й тарифами. Тарифи, були вільними, не регульованими урядом. Для підтримки прибутковості приватного залізничного господарства держава була змушена виплачувати численні субсидії по гарантованих облігаціях [165].

Війна також виявила наявність значних проблем у роботі залізничного транспорту Російської імперії. Для вивчення стану справ на залізницях у 1876 р., було створено Особливу вищу комісію для дослідження залізничної справи в Росії під головуванням графа Є. Т. Баранова. Комісія повинна була досліджувати залізниці з точки зору економічних, політичних і стратегічних потреб країни, визначити міри для приведення залізниць у відповідність з цими потребами, продумати кроки з метою підвищення прибутковості доріг, задля здешевлення їхньої експлуатації тощо. Одним з важливих результатів діяльності комісії став «Загальний статут російських залізниць», так званий «Барановський». Прийнятий у 1885 р., Статут зробив взаємини власників залізниць по перевезенню вантажів і відправників вантажу загальними для всіх залізниць і поклав на них відповідальність за терміновість доставки і схоронність вантажів. У численних звітах комісії був зафіксований жалюгідний стан залізничного транспорту. Як основною причиною було визнано відсутність єдиного залізничного законодавства, що регламентує відношення залізниць із відправниками вантажу і, власне, залізниць між собою. Було визнано необхідність у прийнятті закону, що мав регулювати порядок експлуатації залізниць. МШС, стараннями міністра шляхів сполучення К. Н. Посьєта, прагнуло втілити в життя виконання рішень комісії Баранова, переборюючи завзятий опір приватних товариств. К. Н. Посьєт, наприкінці 70-х рр. XIX ст. підрахував: якщо скласти всі

гарантовані виплати, позички, компенсації та інші надані державою для приватних залізниць кошти, то цієї суми цілком вистачило б на створення ще однієї залізничної мережі. Тому у висновках комісії графа Є. Т. Баранова підкреслювалось, що уряд має повне право застосувати державний контроль над приватними товариствами, при цьому не полишаючи управління цих залізниць самостійності в їхній діяльності [280].

З метою удосконалювання роботи залізничної мережі в системі МШС були створені спеціальні органи для оперативного регулювання та керівництва експлуатаційною роботою всіх, у тому числі і приватних залізниць. Усі ці заходи дозволили прискорити просування вагонопотоків і поліпшити використання рухомого складу. Але не було вирішене одне з головних питань – усунення залізничного дефіциту в державному казначействі [172].

Одна з перших спроб посилення державного контролю в сфері залізничної політики мала місце на початку 70-х рр. XIX ст. Супротивником концесійної системи будівництва залізниць виступив, призначений у вересні 1871 р. третім міністром шляхів сполучення, Олексій Павлович Бобринський. У 1873 р. була представлена Олександрю II записка, в якій новий міністр критикував систему приватного залізничного будівництва. На думку міністра О. Бобринського, «существование многих наших железнодорожных обществ мнимо, фирмы их не реализованы, а Министерство путей сообщения – безвластный свидетель этих действий, прикрытых законными формами...» [128].

Підавши гострій і справедливій критиці слабкі сторони приватно-концесійної системи, Бобринський запропонував повернутись до системи державного будівництва залізниць. Деякі ідеї міністра шляхів сполучення віднайшли підтримку в Олександра II. У той же час вони суперечили думці міністра фінансів М. Х. Рейтерна, зусиллями якого у липні 1874 р. О. П. Бобринський був звільнений від займаної посади й замінений прихильником приватної ініціативи в залізничному будівництві К. Н. Посьетом. Але пропозиції О. Бобринського не були забуті: був посилений контроль над створенням приватних залізничних товариств і вдоско-

налено внутрішню організацію акціонерних компаній. Ці причини знайшли своє юридичне закріплення в затверджених 30 березня 1873 р. Олександром II нових правил створення залізничних товариств [142, с. 152–153].

На кінець XIX ст. царська Росія мала величезну залізничну мережу довжиною понад 52 тисячі кілометрів. Із розвитком промисловості значення залізниць в економіці країни все більше зростало. Однак їхнє будівництво та технічне оснащення вимагало величезних витрат. Досить відзначити, що загальна сума основного капіталу залізниць у 1893 р. становила 3,227 млн рублів, тоді як виробничі фонди фабричної та ремісничої промисловості – 1,087 млн рублів. Джерелами фінансування для подальшого будівництва залізничних ліній були ресурси казни, приватних товариств і закордонних позик, що збільшували надходження іноземного капіталу. Середня норма прибутку на іноземний капітал становила 6,6 % замість 2–3 %, такий відсоток міжнародні інвестори одержували в країнах Західної Європи.

Таким чином, російська економіка виплачувала західноєвропейським компаніям, що брали участь у будівництві залізниць, величезні суми. При цьому відношення повної вартості основних виробничих фондів залізниць до суми витрат на оплату праці залізничників становило, наприклад, у 1893 р. 26:1, тоді як для усієї вітчизняної промисловості це відношення не перевищувало 4:1.

В останні роки XIX ст. активно продовжувався процес централізації капіталів. Укрупнення залізничних товариств продовжувалось паралельно з викупом державою приватних залізниць. Державний капітал тісно переплітався з приватним, вітчизняний – з іноземним. Так, наприкінці 90-х років при активній участі уряду відбулось злиття ряду акціонерних товариств: Московсько-Казанської, Московсько-Київсько-Воронізької, Московсько-Віндавської-Рибінської, Рязансько-Уральської, Південно-Східної та Владикавказької залізниць. Кожне з цих товариств володіло величезним капіталом, що обчислювався сотнями мільйонів рублів і був тісно пов'язаний із банківським капіталом. Один із найбільших банків – «Російсько-Азіатський» – мав у своєму активі акції й облігації залізничних товариств: Півден-

но-Східної, Московсько-Казанської, Московсько-Київсько-Воронізької [328, с. 26–27].

У кінці 70 – на початку 80-х рр. XIX ст. у державній казні з'явився величезний фінансовий залізничний дефіцит, це вказувало на низьку рентабельність і збитковість залізничного транспорту. Станом на 1886 р. дефіцит перевищував 63 мільярди рублів. С. Ю. Вітте відзначав, що однією з причин дефіцитності залізниць став переважний вплив військово-стратегічних і політичних міркувань при їх будівництві й експлуатації над фінансовими та економічними. Іншою причиною С. Ю. Вітте називав більший ступінь уваги, що приділялась у процесі роботи експлуатаційній стороні, ніж економічній.

Для кращого розуміння ситуації, що склалась, результати з точки зору фінансового дефіциту залізничної галузі «до» і «після» радикальних змін залізничної політики на початку 80-х рр. введені в таблицю 8.1.

Таблиця 8.1

Результати експлуатації всієї мережі російських залізниць за 1885–1897 рр.

Роки	По всій мережі Російських залізниць				
	протяжність залізничної мережі, (тис., верст)	приплати з казни (руб.)		надлишки, отримані казною (руб.)	
		усього	на версту	усього	на версту
1885	24391	49500771	2,029	–	–
1886	25630	63335327	2,467	–	–
1887	26483	46828384	1,768	–	–
1888	27604	32181603	1,166	–	–
1889	28107	30576717	1,088	–	–
1890	28745	34870708	865	–	–
1891	28871	26085093	904	–	–
1892	29302	42585639	1,453	–	–
1893	30983	20706907	668	–	–
1894	33366	4109319	123	–	–
1895	35138	–	–	1780373	51
1896	37375	–	–	11287636	302
1897	39392	–	–	3013586	76

Із наведеної таблиці бачимо, що прийняті на початку 80-х років принципи по зміні державної політики в галузі залізничного транспорту були правильними. Ефективність результатів державної політики була обумовлена оптимальним під-

ходом до пріоритету державного контролю в стратегічно важливих для інтересів суспільства і держави напрямках: одержавлення, тарифи, відміна державних гарантій при будівництві нових залізничних магістралей [54].

15 лютого 1892 року управління міністерством було доручено С. Вітте, який залишався на цій посаді понад півроку. У своїх спогадах Вітте писав, що приступив до виконання нових обов'язків з повною впевненістю у своїх силах і цілою програмою заходів, направленою на удосконалення системи шляхів сполучення. Але 30 серпня 1892 р. міністром шляхів сполучення призначається гофмейстер А. К. Кривошеїн. Він займав міністерську посаду з 30 серпня 1892 р. по 17 грудня 1894 р. Кривошеїна звинуватили у поставці лісу зі своїх маєтків казенним залізницям. За це зловживання він був звільнений у відставку. Він виявився першим міністром за часів царювання Миколи II, якого змістили з посади. 4 січня 1895 р. новим міністром шляхів сполучення був призначений князь Хілков. Цим призначенням семирічна міністерська чехарда була вичерпана.

Природно, що при такій частій зміні міністрів шляхів сполучення давно назрілі й усвідомлені суспільством перетворення у відомстві шляхів сполучення не могли втілитись у життя: за дуже короткий життєвий період занадто багато людей із різними поглядами і різною підготовкою залишались у міністерському кріслі, щоб за цей час виробити і провести в життя необхідні галузі реформи. Єдине, що вони змогли зробити, – це викликати у навколишньому оточенні томливе та невідзначене враження про непотрібну суворість у несподіваних випадках покарання підлеглих, для проведення очікуваних суспільством реформ і перетворень у короткочасних керівників міністерства не вистачило ні часу, ні можливостей.

Різким винятком із цього переліку була короткочасна, але ефективна діяльність на міністерській посаді С. Ю. Вітте. За шість місяців він встиг провести таку кількість різних і вдалих реформ, яка рідко випадає на долю міністра, який обіймав міністерську посаду десятиліття.

Узагалі потрібно відзначити, що часта зміна міністрів негативно позначалась на розвитку й удосконаленні залізничної справи впродовж розглянутого пе-

ріоду. Всі ефективні, цілеспрямовані реформи на залізничному транспорті в 80–90-ті рр. XIX ст., були проведені за ініціативи та розпорядженням міністерства фінансів [379].

Починаючи з 1880 по 1900 рр. у внутрішньому політичному житті Російської імперії, відбулись дві знакових події, що мали сильний, ефективний і тривалий вплив на розвиток залізничного транспорту, – змінились міністри фінансів: у 1887 р. Вишнеградський замість Бунге; у 1892 р. – Вітте замість Вишнеградського. Міністри фінансів мали більш широкі повноваження, ніж просте ведення економічної політики держави. Поряд із міністрами внутрішніх справ, міністри фінансів майже завжди претендували на перші ролі в управлінні державним господарством і виступали із проектами соціально-економічних перетворень. Таким чином, підсилювалось урядове втручання в економічне життя країни.

Усі зазначені керівники фінансового відомства так чи інакше були пов'язані з Києвом або Південно-Західними залізницями. Кожний з цих людей мав великий науковий авторитет, був відомий у суспільстві, в першу чергу, саме як вчений, а потім до них прийшла слава державного діяча. Вишнеградський і Вітте набиралися досвіду управління складним залізничним господарством на Південно-Західних залізницях.

Н. Х. Бунге, будучи в 1880 р. товаришем міністра фінансів, у своїй записці Олександрю II «Про фінансове становище Росії» згадував проблему залізничного будівництва: «...необхідно врегулювати фінансову сторону залізничного господарства. Не можна допустити, щоб залізниці постійно вели своє господарство за рахунок Державного казначейства, щоб казна... по всіх витратах брала на себе гарантію відсотків і погашення, а потім і збитки, отримані від цього» [368, с. 209].

Іван Олексійович Вишнеградський мав пряме відношення до залізниць: з 1874 р. – член правління товариства Рибінсько-Бологовської залізниці; з 1875 р. – член правління товариства Київсько-Брестської залізниці; з 1878 р. – віце-голова, з 1881 по 1885 рр. – голова правління товариства Південно-Західних залізниць. Головною його метою на посаді міністра фінансів стало знищення бюджетного дефіциту

і політика захисту вітчизняної промисловості. У рамках цієї політики він почав масштабний викуп залізниць у казну. При Вишнеградському десять залізничних товариств із загальною довжиною рейкових колій до 5858 верст припинили своє існування. Мотивом викупу приватних залізниць при Вишнеградському було прагнення управляти економічним розвитком країни. Збереження деяких залізниць у руках приватних товариств було тимчасовою уступкою через необхідність.

Запровадження Вишнеградським протекційного тарифу 1891 р. спровокували так звану митну війну з Німеччиною. Протекціонізм Вишнеградського, а потім і Вітте був безкомпромісним і радикальним. Протекціонізм – політика захисту внутрішнього ринку від іноземної конкуренції через систему певних обмежень: імпорتنих і експортних мит, субсидій і інших заходів. Вишнеградському приписується фраза «недоїмо, а вивеземо», що досить точно характеризує його економічну політику щодо селян – виробників зерна. Масовий голод 1891–1892 рр., був для Вишнеградського значною і неприємною несподіванкою. Він пішов у відставку, поступившись місцем Вітте [102].

Зайнявши у серпні 1892 р. крісло міністра фінансів, С. Ю. Вітте зосередив у своїх руках не тільки фінанси Російської імперії, а взагалі все державне господарство. Якщо розглядати стан справ у цій галузі через низку макроекономічних показників, то він був більш, ніж благополучний. Постійно зростав експорт зерна, у 1893 р. він складав 122,67 млн пудів. Вітте прагнув максимально замінити прямі податки на непрямі – на спирт, пиво, тютюнові вироби, фосфорні сірники, освітлювальні масла. З 1894 р. починають запроваджувати винну монополію, що стала найбільшим і постійно зростаючим джерелом державного доходу. Для акціонерних товариств з'являються додаткові податки на капітал і прибуток, для інших приватних підприємств – так званий спеціальний податок і відсотковий збір із наднормативного прибутку [5].

Вітте, як міністру фінансів, були підпорядковані департамент залізничних справ, торгівля, промисловість, він міг впливати на рішення із найважливіших економічних і політичних питань. Найважливішим завданням Вітте в площині за-

лізничного господарства були: розширення мережі залізниць, зосередження найважливішої її частини в руках державної казни і підпорядкування приватного залізничного господарства державному управлінню.

При Вітте було викуплено – 14116 верст залізничних колій. У той же час довжина залізничної мережі, що перебувала в експлуатації, зросла за час Вітте на 25 тис. верст, із 29157 до 54217 верст, або на 86 %. Із загальної протяжності новозбудованих ліній (25060 верст) на рахунок казенного будівництва відносилось 10910 верст, на рахунок приватного – 14510. Приватне залізничне будівництво велося в основному там, де залізниці могли приносити прибуток у найближчий, після закінчення будівництва, час. Найважливішими успіхами Вітте в галузі залізничного господарства було: розширення мережі залізниць, зосередження найважливішої її частини в руках державної казни і підпорядкування приватного залізничного господарства керівництву держави [315].

Зведені дані по найбільш вагомим статтям витрат і доходів від державного господарства наведені в таблиці 8.2.

Таблиця 8.2

**Прибутки та витрати казни від ведення державного господарства
1880–1900 рр.**

Рік	Прибутки (млн руб.)	Збитки (млн руб.)	Прибутки, збитки (–), млн руб.
<i>Залізничний транспорт</i>			
1880	13,2	69,6	-56,4
1886	52,4	86,4	-34,0
1892	111,1	146,1	-35,0
1900	374,0	405,6	-31,6
<i>Пошта і телеграф</i>			
1880	21,5	21,9	-0,4
1886	25,6	24,8	0,8
1892	33,8	26,2	7,6
1900	50	34,9	15,1
<i>Лісове господарство</i>			
1880	14,7	6,3	8,4

1886	13,2	8,6	4,6
1892	18,8	9,4	9,4
1900	55,7	15,3	40,4

Як показує аналіз таблиці, найбільш значною статтею витрат були витрати, пов'язані із залізницями (витрати на будівництво й експлуатацію казенних залізниць, на субсидування і викуп приватних залізниць) і проведенні інших заходів у галузі залізничного транспорту. Зростання абсолютних і відносних показників витрат на залізничне будівництво було спричинено не лише масштабами, а й винятковою дорожнечою будівництва. Державна казна впродовж тривалого часу розраховувалась за той безлад, розкрадання та марнотратство, що існували в залізничному господарстві. Разом з тим, надзвичайно складні й різнобічні фінансові взаємовідносини казни із залізничними товариствами були досить заплутані та приховували від громадськості масштаби казнокрадства та механізми розграбування державних коштів. Тобто під прикриттям проведення суспільно значущих проектів залізничного будівництва були створені інституційні механізми для цільового використання національного доходу на користь невеликої групи концесіонерів, засновників та іншого, наближеного до верхівки влади, люду [201].

У 1880–1890-х рр. у російському суспільстві відбувалась активна дискусія про переваги приватного або казенного (державного) управління залізницями. Відомі вчені та державні діячі виступали з аналізом ситуації в капітальних наукових працях. Військовий міністр Куропаткін (1898–1904 рр.) вважав, що з задачею будівництва залізниць і їхньої експлуатації уряд не упорався: залізниці були вибудовані занадто дорого, причому багатьох значних витрат можна було уникнути, а експлуатація більшості залізниць приносила збитки для казни. У той же час він приводить дуже обережні приклади будівництва залізниць у Фінляндії та будівництво військовим відомством Поліських і Середньоазіатської залізниць (ці дві залізниці могли б слугувати будівельникам міністерства шляхів сполучення і фінансів зразком швидкого будівництва дешевих рейкових шляхів сполучення).

Непрофесійна та неощадлива експлуатація залізниць збільшувала державний борг, викликала величезні державні витрати і відвертала увагу й кошти держа-

вної влади від сільського населення, що найбільше потребувало державної підтримки [179].

Різке падіння хлібних цін підсилювало збитковість залізничних перевезень і дестабілізувало угоди між залізницями. В умовах зниження прибутковості перевезень у положенні банкрутів виявлялись ті залізничні товариства, що не мали урядової гарантії на акціонерний і облігаційний капітал. З іншого боку, погіршення фінансового становища не могло не позначитись на перспективах існування товариств, що мали гарантовані прибутки. Одержання урядових позичок упродовж тривалого часу по гарантії приводило до того, що залізничні товариства із гарантованими капіталами перетворювались у неспроможних боржників. Закономірно виникало питання про визнання їх банкрутами. 85 % приватної залізничної мережі вимагало платежів, що зростали в загрозливій прогресії, по казенних гарантійних зобов'язаннях. Непосильним тягарем вони лягали на державу, стаючи головним фактором бюджетного дефіциту. Зазначені обставини об'єктивно провадили до ослаблення позицій приватного залізничного підприємництва й орієнтували уряд на прискорення викупу залізниць у казну, а також на посилення державного втручання в тарифну політику, що проводилась залізничними товариствами [310, с. 160].

«Експлуатація залізниці, через її політичне, фінансове й економічне значення, не може бути надана одній приватній ініціативі», – вважав відомий правознавець і фінансист, приват-доцент фінансового права Імператорського Новоросійського університету С. І. Іловайський. У Росії більшість залізниць побудована або повністю за рахунок держави, або за її підтримки. На спорудження залізничної мережі казна витратила мільярди рублів, причому гроші на будівництво залізниць добувалися, головним чином, позиками. При цьому не завжди дотримувалась належна економія – при спорудженні залізниць звичайно піклувались тільки про технічний бік справи, тобто про способи їх будівництва, а економічним значенням тривалий час зневажали.

Незважаючи на це, у Росії до останнього часу було мало державних залізниць; значна ж частка витрачених державною казною на залізниці грошей пішла на видачу субсидій і на сплату гарантій приватним компаніям. Російські залізници не тільки не служили підтримкою фінансів держави, але були однією з причин дефіцитів, від яких так страждало державне господарство Росії у вісімдесятих роках минулого сторіччя [119].

У 1881 р., виступаючи на засіданні Комітету міністрів, міністр фінансів А. А. Абаза заявив: «...освобождение государственной казны от тех громадных расходов, которые вызываются ежегодными приплатами по гарантии..., является вопросом первостепенной важности» [327, с. 502].

Одержавлення російських залізниць продовжувалось упродовж 20 років, з 1881 по 1900 рр. У результаті було викуплено 37 приватних залізниць загальною довжиною рейкових колій у 21 тисячу верст [310, с. 178–180].

По швидкості викупних операцій радянський дослідник історії залізничного транспорту А. М. Соловйова розділила процес одержавлення залізниць на три етапи. Зі свого боку вважаємо історично більш правильним і справедливим буде віднесення цих етапів за часом діяльності міністрів фінансів – Бунге, Вишнеградського та Вітте (див. вище).

Перший етап (за А. М. Соловйовою) відноситься до першої половини 80-х років (1881–1886 рр.), коли було викуплено чотири залізници загальною довжиною 1324 версти. До державної казни перейшли Харківсько-Миколаївська, Тамбовсько-Саратівська, Муромська та Путилівська залізници. При цьому було списано боргів із ліквідованих залізничних товариств на суму 46 млн кредитних рублів.

Другий етап одержавлення залізничних товариств відноситься до 1887–1892 рр. У казну було викуплено 10 приватних залізниць загальною довжиною в 5,5 тисяч верст. До державної казни перейшли Уральська, Рязько-Моршанська, Рязько-Вяземська, Моршансько-Сизранська, Закавказька, Лібавсько-Роменська, Тамбово-Козловська, Курсько-Харківсько-Азовська, Орловсько-Грязька і Варшавсько-Тереспільська залізници. За підрахунками Мигулина, сума державного боргу, у

зв'язку з викупом 10 залізниць, склала в золотій валюті майже 289 млн рублів зі щорічним платежем у 11 млн рублів. При цьому з рахунків держказначейства був списаний борг залізничних товариств на суму в 353 млн кредитних рублів. У зазначені два періоди, в результаті одержавлення, до державної казни перейшло 14 ліній загальною довжиною в 6,8 тисяч верст. Викупна вартість їх склала майже 690 млн рублів. Загальна вартість списаних боргів дорівнювала 400 млн рублів [205].

Третій етап одержавлення приватних залізниць відноситься до періоду економічного підйому 90-х рр. XIX ст. З 1893 по 1900 рр. було викуплено 23 приватні залізниці довжиною більше 14 тисяч верст. До казни перейшли: Московсько-Курська, Оренбурзька, Балтійська, Донецька, Миколаївська, Петербурзько-Варшавська, Московсько-Нижньогородська, Митавська, Ризько-Двинська, Орловсько-Вітебська, Новоторзька, Двинсько-Вітебська, Лозовсько-Севастопольська, Південно-Західні, Московсько-Брестська, Привіслінські та інші залізниці.

Загальна підсумкова сума вартості викуплених залізниць склала 3572,5 млн рублів. У середньому вартість однієї версти викуплених залізниць становила 170,6 тис. руб., при будівельній поверстній вартості в 70–90-х рр. земляного полотна з рухомого складом від 40 до 60 тис. руб. Було викуплено паровозів – 4351 од. на суму 114457 руб.; пасажирських вагонів – 6584 од. на суму 30016 тис. руб.; товарних вагонів – 94635 од. на суму 120514 руб. Вартість рухомого складу викуплених залізниць становила 8 % від вартості залізниць (при загальноприйнятій технічній нормі в 15 %). Відразу після викупу потрібні були величезні суми на капітальний ремонт і реконструкцію.

До кінця 1894 р. російські залізниці являли собою досить розгалужену залізничну мережу загальною довжиною 31219 верст (без магістралей Фінляндії): з них державна залізнична мережа склала 16920 верст або більше половини (52 %) залізничних магістралей Росії, інші 14299 верст утримувалися приватними компаніями. Практично це означало поворот на 180° у колишній економічній і соціальній політиці російського уряду у бік упровадження державної системи керування на залізничному транспорті країни [310, с. 180–192].

Порядок викупу залізниць у державну казну був таким: при оголошенні Вищайшого повеління про викуп приватної залізниці у державну казну правління товариства цієї залізниці було зобов'язане впродовж семи днів об'явити про скликання загальних зборів акціонерів, у найкоротший, визначений статутом товариства, термін. Скликані загальні збори акціонерів могли доручити провести ліквідацію справ товариства правлінню, або створити для цього ліквідаційну комісію. Разом з тим, загальні збори акціонерів визначали порядок ліквідації і затверджували права й обов'язки органу, що надалі проводив ліквідацію справ товариства.

У випадку обрання ліквідаційної комісії, до неї переходили всі обов'язки правління, саме правління ліквідовувалось. Ліквідаційна комісія обиралась загальними зборами акціонерів за правилами, встановленими для виборів членів правління, і діяла як представник товариства, у рамках повноважень, наданих їй загальними зборами повноважень.

Ліквідаційна комісія зобов'язана скласти на підставі отриманих заяв список про те, які претензії, в якому розмірі, з яких джерел належить задовольнити. Цей список разом із висновками публікувався в пресі та надавався Державному Контролю не пізніше, як за три місяці до річного терміну.

Про проведену роботу ліквідаційна комісія представляла звіт загальним зборам акціонерів. Після закінчення ліквідації журнали обліку, книжки та документи передавалися управлінню залізниці й зберігалися там упродовж десяти років від дня останньої публікації в «Сенатських Відомостях» про виклик кредиторів товариства [336, с. 334].

Успішне проведення найважливіших заходів уряду, під керівництвом колишніх керівників Південно-Західних залізниць Вишнеградського та Вітте, по нормалізації діяльності залізничного транспорту, створенню державного сектора залізниць – наочний приклад впровадження державної системи управління на залізничному транспорті, що слугував потужним імпульсом у подальшому розвитку економіки держави. http://www.istpravda.com.ua/ukr/articles/2011/10/24/60277/view_comments/

Разом з тим, залізнична транспортна інфраструктура, у прямому значенні слова, «прив'язана» до конкретних координат у просторі, покладена на землю, і тому її використання у тій чи іншій мірі зумовлено з такими обмежувачими конкурентоздатність факторами, як інертність і затратність. До того ж, тривале урядове заступництво та підтримка залізничної акціонерної форми підприємництва спотворювала механізм конкуренції та саморегулювання ринкового середовища, оскільки особливий статус гарантованих урядом акціонерних компаній захищав їх від ризиків і сприяв неефективному господарюванню внаслідок слабкої зацікавленості в ефективному процесі комерційної діяльності.

Показово, що з настанням промислової кризи, яка призвела до значного спаду виробництва в основних галузях економіки, тільки акціонерні компанії, що отримували державні гарантії на прибутковість, продовжували розвиватися швидко та стабільно. Тобто захищеність окремих підприємств від наслідків промислової кризи відбувалась за рахунок урядових ін'єкцій, а відтак вела до поглиблення розриву між видатками і доходами казни, слугувала основою дестабілізації у сфері державних фінансів. Особливим каналом перерозподілу коштів стало залізничне будівництво. При заснуванні акціонерних товариств для будівництва й експлуатації залізниць прибуток за акціями та облігаціями гарантувався урядом, в результаті чого акції останніх були абсолютно надійними та користувались підвищеним попитом серед населення. Урядова гарантія прибутків навіть при збитковому веденні господарства стимулювала акумуляцію капіталу та забезпечувала його спрямування в залізничну галузь. Державні фінанси як ресурсна база економічної політики та законодавство як головний інструмент її реалізації набували ключової ролі в механізмі економічної взаємодії при вирішенні питань залізничного будівництва [214].

Фінансова неспроможність приватних залізничних товариств і незадовільна експлуатація ними залізничного господарства змусили уряд провести реорганізацію та централізацію залізничної мережі. Це відбувалось з метою вирішення не

тільки фінансових проблем, але і проблем безперервного функціонування залізничного транспорту.

В той же час створення державного сектора російських залізниць проходило в руслі аналогічних світових процесів. У 80–90-ті рр. XIX ст. в Німеччині держава контролювала 93 % залізниць, у Бельгії – понад 70 %, аналогічне положення було у Франції й Англії [346].

Отже, на початку 1880 р. загальна громадська думка про необхідність втручання держави в приватну діяльність залізничних товариств отримала загальносупільну підтримку серед різних верств населення, в тому числі в урядових колах країни. Уряд, і, в першу чергу, міністерство фінансів, розуміли, що політика держави щодо приватних залізничних товариств потребує змін, особливо в питаннях посилення контролю з регулювання тарифної справи, відмови від політики субсидій.

Політичною причиною початку викупу приватних залізниць у казну була неспроможність держави, в особі уряду, відокремити економічний вплив власників залізниць на прийняття політичних рішень, простіше кажучи, відокремити владу від власності.

Кінцевим результатом проведення залізничної реформи стало зниження державних витрат на субсидії приватних залізничних товариств, а також задоволення зростаючого попиту на перевезення вантажів і пасажирів. Неабияким важливим чинником у сфері проведеної реформи було покращання економічного становища на залізницях країни, поява стабільності у якості перевезень, підвищення рівня безпеки.

Одержавлення залізничного транспорту цілком закономірно призвело до зростання авторитарності у діях уряду, до посилення централізації в управлінні рейковими магістралями міністерством фінансів, збільшення кількості та розростання повноважень адміністративно-бюрократичного апарату міністерства шляхів сполучень.

Державний контроль і посилення ролі держави в регулюванні взаємовідносин власності та перспективного розвитку однієї з найбільших життєзабезпечуючих галузей економіки – залізничної галузі – сприяли укріпленню фінансово-економічної незалежності уряду від впливу з боку внутрішньої економічної еліти, тобто посиленню впливу уряду на економіку. Через одержавлення важливих у політичному, стратегічному й економічному відношеннях залізничних ліній, російський уряд отримав важливі важелі впливу на укріплення своєї економічної платформи, політичних і військово-стратегічних позицій.

Таким чином, при зміні урядом залізничної політики, яка була проведена на початку 80-х XIX ст., було створено нову систему фінансово-економічних і правових пріоритетів, спрямованих, з одного боку, на ліквідацію найбільш істотних недоліків в організації будівництва і функціонування залізничної мережі, а з іншого – на посилення державного регулювання в сфері залізничного транспорту.

8.3. Державне регулювання та приватний капітал. Одержавлення Південно-Західних залізниць

З 9 червня 1893 р. вступило у силу право уряду, згідно з п. 22 статуту товариства Південно-Західних залізниць, у будь-який час викупити залізниці до державної казни. У травні 1894 р. міністр фінансів С. Ю. Вітте подав до Об'єднаної присутності Комітету міністрів і Державної ради відношення про викуп акціонерних Південно-Західних залізниць до державної казни [154].

Слухання цього питання на об'єднаному засіданні Комітету міністрів і департаменту Державної економії Державної ради було проведено 31 травня і 7 червня 1894 р. На цих нарадах було відзначено справедливість і прозорість фінансових розрахунків, запропонованих міністерством фінансів у сфері дотримання необхідного балансу, з одного боку, повне врахування інтересів Державного казначейства, з ін-

шого – простота та прозорість розрахунків для власників і акціонерів товариства (додаток Ж11).

Рішення (положення) з'єднаної присутності Комітету міністрів і департаменту Державної економії Державної Ради про викуп у казну Південно-Західних залізниць було затверджено імператором 6 червня 1894 р. в редакції: «Від 24 травня 1894 року № 4148 міністр фінансів подав на розгляд З'єднаної присутності Комітету міністрів і департаменту Державної економії Державної Ради питання про викуп Південно-Західних залізниць – вважаємо:

I. Провести 1 січня 1895 року викуп Південно-Західних залізниць на підставі § 63 Статуту товариства.

II. Провести з товариством Південно-Західних залізниць поза порядком, встановленим Височайше затвердженими 20 травня 1892 року правилами розрахунків, на наступних умовах:

Виплату відсотків по акціях товариства припинити з 1 січня 1895 року. Починаючи з 2 січня пред'явникам непогашених акцій виплачується призначеними міністром фінансів кредитними установами в імперії та закордоном, загальний капітал. Акціонерам, які бажають замість одержання загального капіталу придбати державну 4 % ренту, надається право обміняти акції на цю ренту в термін і на умовах визначених міністром фінансів [155].

При виплаті по акціях загального капіталу або при обміні їх на державну ренту пред'явникам замість акцій видаються особливі посвідчення на одержання можливого дивіденду за 1894 рік, а також надлишку понад гарантований капітал викупної суми. Ці ж посвідчення служать свідченням прав їх власників брати участь у вирішенні справ товариства на правах акціонерів.

Остаточний розрахунок з акціонерами буде проведений після отримання результатів експлуатації залізниць товариства за 1894 рік.

III. Надати міністру шляхів сполучення:

а) прийняти з 1 січня 1895 року Південно-Західні залізниці в казну з усім їхнім майном;

б) проводити, за згодою з міністром фінансів і Державним контролером із валових зборів залізниці при необхідності витрати по прийому доріг до казни і на експлуатаційні витрати в 1895 році, а також на інші потреби;

в) покривати впродовж 1895 року витрати по можливо виявленим, до часу переходу залізниць у казну, незакінчених нових роботах із дозволених на проведення цих робіт джерел.

IV. Надати міністру фінансів:

а) визначити термін і умови для видачі, згідно ст. II, акціонерам товариства Південно-Західних залізниць державної 4 % ренти в обмін на акції;

б) провести випуск посвідчень державної 4 % ренти на підставах, викладених у ст. 1 Іменного Найвищого указу, даного міністру фінансів 8 квітня 1894 року, з відсотками, нарахованими з 1 червня 1894 року, в розмірі, який буде потрібний для обміну акцій товариства Південно-Західних залізниць, але не більше граничного розміру випуску;

в) провести обмін акцій на посвідчення державної 4 % ренти згідно ст. II та пункту *а* ст. IV, задовольняючи вимоги обміну в порядку заяв у межах випуску ренти;

г) по непред'явлених до обміну на державну ренту акціях провести, згідно ст. II, сплату загального капіталу з готівки Державного казначейства;

д) для відшкодування Державному казначейству сплачених, згідно з попереднім пунктом, акціонерному товариству Південно-Західних залізниць сум, провести, якщо міністром фінансів це буде визнане потрібним, додатковий випуск Державної 4 % ренти на викладених в Іменному Найвищому указі від 8 квітня 1894 року підставах і таку реалізувати порядком і на умовах визначених міністром фінансів, з тією умовою, щоб загальний капітал ренти, що випускається, в сукупності з випуском на підставі пункту *б* цієї статті не перевищив п'ятдесяти млн (50000000) рублів загальних.

V. Надати Державному контролерові, за узгодженням із міністром фінансів, установити терміни ревізії Державним контролем звітності товариства Південно-Західних залізниць.

VI. Надати міністру фінансів не пізніше трьох місяців від дня оголошення товариству Південно-Західних залізниць остаточної ревізійної постанови, внести встановленим порядком на розгляд З'єднаної присутності Комітету міністрів і департаменту Державної економії Державної Ради, подання про затвердження остаточного розрахунку по питанню названих залізниць.

Об'єднана присутність вважала: подання міністра фінансів по даній справі затвердити, надати міністру шляхів сполучення право ввійти із Державним контролером і міністром фінансів в угоду по питанню збереження на лініях Південно-Західних залізниць на якийсь час, до введення казенного на них господарства, питання контролю зборів у веденні управління названої залізниці» [237].

За розрахунками Вітте викупна сума повинна була скласти різницю з 5-процентної капіталізованої суми чистого прибутку Південно-Західних залізниць у 21 млн рублів, отриманого в останній рік експлуатації залізниць акціонерним товариством, помноженої на 59-річний термін концесії, що залишався (уряд видав товариству концесію до 31 грудня 1953 р. включно). Ця сума становила 390,4 млн рублів. Із цієї суми віднімалось 250,3 млн облігаційного капіталу і 106,4 млн рублів боргу державній скарбниці. У підсумку залишалась сума в 33,8 млн рублів для виплати акціонерам товариства.

В той же час, за статутом товариства, уряд не мав права виплачувати акціонерам суму, меншу за загальний акціонерний капітал, що дорівнював 48 млн рублів. Тому в урядовому рішенні було зазначено, що акціонери мають право одержати за свої акції компенсацію або «живими» грошми, або 4-відсоковою державною рентою за курсом 94,5 за 100.

Розглядаючи питання про своєчасність викупу Південно-Західних залізниць, члени об'єднаної присутності погодились з думкою голови департаменту Державних економій Державної ради в тому, що товариство Південно-Західних заліз-

ниць обтяжене значними боргами по гарантії акціонерного капіталу, який перевищував 105 млн рублів, тривалий час перебуває на межі між отриманням самостійних прибутків і допомогами з боку Державного казначейства. Малось на увазі, що в несприятливій у фінансовому відношенні роки товариство вимагало приплат від уряду, отже, не несло ніяких фінансових витрат. У фінансово успішні роки товариство додатково одержувало приплати від скарбниці понад гарантований державою прибуток.

У результаті проведеного обговорення об'єднана присутність визнала доцільним відкласти прийом до казни Південно-Західних залізниць, що викупувались в акціонерне товариство, до 1 січня 1895 р. На думку міністра фінансів С. Вітте, це відтермінування не викликало ніяких побоювань у відношенні професійного та правильного управління фінансовими й господарськими справами товариства в 1894 р. правлінням, і, в свою чергу, дало можливість МШС належним чином підготуватись до прийняття в своє управління 3257 верст рейкових ліній Південно-Західних залізниць. За пропозицією міністра шляхів сполучення і за згодою заступника Державного контролера було вирішено залишити без змін службу контролю зборів Південно-Західних залізниць, при викупі залізниць у казну [292, л. 1–2 об].

Активна діяльність уряду за упорядкування залізничного господарства, що проводилась через викуп приватних товариств у казну, негативно позначалась на вкрай невизначеному положенні акціонерів акціонерного товариства Південно-Західних залізниць, які впродовж тривалого часу перебували під постійним пресом щодо очікування викупу. Невизначеність ситуації з викупом впливала не тільки на результати експлуатаційної діяльності товариства, але і на біржовій ціні акцій. Щодо ціни акцій зазначена невизначеність виявилася особливо шкідливою, відкривши можливість найбільш широкої спекуляції з акціями. Ця спекуляція ґрунтувалась на припущеннях і чутках про майбутній викуп, у тому числі на перспективі фінансово вигідних умовах цього викупу для власників акцій.

Аналізуючи питання щодо рішення, яке уряд повинен був прийняти із вигодою для інтересів державної казни, необхідно звернути увагу на такі обставини: за статутом товариство Південно-Західних залізниць користувалось урядовою гарантією по облігаціях. Акціонерний капітал – капітал, утворений шляхом придбання акціонерами акцій акціонерного товариства. З часу існування товариства, лише в окремі роки, чистий прибуток Південно-Західних залізниць виявлявся достатнім для покриття обов'язкових платежів.

Беручи до уваги борг товариства уряду, що перевищував 106 мільйонів рублів, уряд був зобов'язаний за викуп Південно-Західних залізниць заплатити тільки суму непогашеного акціонерного капіталу, який станом на 1 січня 1894 р. становив 48,396 тис. руб., із щорічними платежами по ньому в розмірі 2660808 рублів. Якби цей капітал був замінений урядовими 4 % облігаціями такого ж характеру, як вилучені з обігу та знищені акції Південно-Західних залізниць, тобто з погашенням їх у той же термін, який залишався для акцій – 59 років, то при реалізації облігацій навіть тільки по 93 % вартості, річний платіж становив 2309912 рублів, тобто майже на 250 тисяч рублів менше, ніж гарантований прибуток акціонерів Південно-Західних залізниць. Насправді акціонерний капітал було вирішено замінити 4 % державною рентою.

Таким чином, мінімальна економія державної казни по експлуатації та сплаті викупної суми складала майже 600 тис. рублів. Економія бюджету була настільки значною, що зрозуміле рішення уряду про викуп залізниць в казну. Термін переходу залізниць до державної скарбниці був призначений на 1 січня 1895 р. Цей термін був мотивований тим, що, з одного боку, відсутні вагомні причини поспішати, було достатньо ухвалення принципового рішення з питання викупу, щоб покласти край невизначеності для акціонерів, а з іншого – цей висновок поставав через інші життєві обставини. Насамперед, у випадку викупу залізниць серед календарного року виникало питання про поділ між акціонерами та казною прибутку за поточний рік – питання, вирішення якого представляло, без сумніву, значні

труднощі і могло викликати значну кількість непорозумінь і спірних фінансових питань.

Що ж стосується викупної ціни, то статутом товариства Південно-Західних залізниць не було передбачено ніяких інших правил, крім загальноприйнятних майже всіма статутами залізничних товариств: чистий прибуток визначався із розрахунку за останні сім років експлуатації, що передували викупу, причому два найменш прибуткові роки в розрахунок не приймалися. Чистий прибуток не міг бути меншим ні гарантованого прибутку, ні доходу останнього року експлуатації. При цьому доході, капіталізуючи 5 %, визначалась викупна ціна. З отриманої розрахункової ціни віднімалися всі борги, що значилися за товариством уряду, причому, викупна сума не могла бути меншою непогашеного до часу викупу акціонерного капіталу. Такими були головні умови визначення викупної ціни товариства Південно-Західних залізниць. Згідно з цими умовами, розрахунок було проведено на підставі результатів роботи товариства: результати отриманого прибутку Південно-Західних залізниць за п'ятиріччя 1888–1892 рр. були на той час відомі, а про доходи 1893–1894 рр. можна було лише робити припущення. Результати експлуатації за 1893 р., по наявних загальних відомостях, дали 1,5 млн руб. надлишку валового збору порівняно зі збором 1892 р. Що стосується 1894 р., то за перші три місяці було отримано більше валового збору в порівнянні з 1893 р., на 3,264 тис. рублів. Припускаючи, що з 1,5 млн надлишку валового збору 1893 р. складе чистий прибуток мільйон, і допускаючи, що у 1894 році кожен місяць буде давати надлишку проти минулого року на мільйон рублів, можна скласти таблицю про доходи Південно-Західних залізниць за сім років (таблиця 8.3).

Таблиця 8.3

**Прибутковість Південно-Західних залізниць
за 1888–1894 рр., руб.**

Рік	Валовий Прибуток	Експлуатаційні Витрати	Чистий Прибуток
1888	33712,412	16851,384	16861,028
1889	30278,701	17272,290	13006,411
1890	29401,405	17255,790	12155,615
1891	32224,202	18497,477	13726,725
1892	28653,258	17430,088	11223,170
1893	30000,000	18000,000	12000,000
1894	42000,000	21000,000	21000,000

Якщо не враховувати найменш прибуткові 1892 і 1893 рр., то середній чистий прибуток за інші п'ять років може дорівнювати 15849,956 рублів; із іншого боку, гарантований урядом прибуток по акціях, облігаціях і позичках у рахунок облігаційного капіталу становив на рік 15832,676 рублів. Розрахований (припущений) прибуток останнього перед викупом року експлуатації становив 21 млн, за статутом, саме на цю суму акціонери і мали право. Капіталізуючи цю суму, при обліку з 5 % за майбутні 59 років невикористаної концесії, одержуємо капітал у 396390,834 рубля, а за мінусом вартості непогашених облігацій, що дорівнювали сумі у 250259,504 рублів, отримуємо 140131330 рублів. Ця сума за статутом могла становити викупну ціну Південно-Західних залізниць.

Але на час викупу за товариством Південно-Західних залізниць значилась значна сума боргу уряду, вона дорівнювала 106377,000 руб., і згідно з § 63 статуту, вся сума боргу повинна була бути погашеною саме з викупної суми. У результаті сформованої ситуації акціонери могли одержати тільки 33754,330 руб. ($140131,330 - 106377,000 = 33754,330$). Однак, статутом товариства було передбачено, що викупна сума не повинна бути меншою непогашеного акціонерного капіталу (вартості акцій, що знаходились на руках у акціонерів), тобто акціонери мали право вимагати сплати капіталу, який становив 48396,000 руб.

Було очевидно, що навіть при найбільш сприятливих для акціонерів результатах експлуатації доріг за 1894 р., які у дійсності не очікувались, вони не

могли розраховувати на отримання по своїх акціях більше їхньої номінальної ціни. Отже, не очікуючи результатів експлуатації Південно-Західних залізниць за 1894 р. і закінчення ревізії звітів товариства, можна було вважати викупну ціну остаточно визначеною на стадії викупу. У зв'язку з цим, виникла реальна можливість негайно розрахуватись із акціонерами, це могло відбуватись відразу, після переходу доріг у казну, тобто починаючи з 2 січня 1895 р., простою виплатою номінальної вартості акцій, що знаходились у власності акціонерів.

Однак, у зв'язку із значними фінансовими надходженнями за перші місяці 1894 р., акціонери могли сподіватись на одержання за цей рік дивідендів, сума яких на початок січня 1895 р. ще не була визначеною. У зв'язку з цим було вирішено при розрахунках видавати акціонерам особливі посвідчення на одержання дивідендів, якщо такі будуть нараховані за 1894 р. Ці свідоцтва забезпечували право акціонерів на одержання доплати до викупної ціни, якщо потім виявиться, що таке право, за результатами роботи залізниці в 1894 р., вони отримають.

Необхідно зауважити, що для того, щоб після покриття величезного 100-мільйонного боргу казни, акціонери могли одержати певні суми понад номінальну вартість акцій, необхідно було, щоб чистий прибуток за 1894 р. був більшим 21,5 млн рублів, що уряду представлялось малоімовірним. З аналізом цієї ситуації стає зрозумілим, що в остаточному підсумку розрахунок з акціонерами Південно-Західних залізниць необхідно було провести без права на одержання додаткових виплат понад номінальну вартість акцій. Відповідно до цього, уряд вважав, що остаточний розрахунок з акціонерами Південно-Західних залізниць може бути спрощений [66].

У листопаді 1894 р. загальні збори акціонерів погодилися на умови міністра фінансів. Акціонерам було видано викупну винагороду в 4 % державної ренти на суму 46,7 млн руб. і виплачено 4,2 млн рублів готівкою [206].

Щоб покінчити з аналізом першого етапу викупу Південно-Західних залізниць, залишається відзначити, що міністру фінансів було надане право в обмін на акції залізниць, що викупувались, провести нові випуски 4-процентної держав-

ної ренти. Особливістю нової форми ренти було те, що вона не підлягала обов'язковому погашенню у визначений термін: саме у такій формі погашення цінного паперу для казенної залізниці міністерством фінансів вбачалось набагато більше зручностей, ніж у звичайній облігації. Залізничне товариство, що тимчасово експлуатувало залізничну лінію, повинне було погасити свої зобов'язання перед урядом упродовж терміну концесії. Якщо залізниця, до закінчення терміну концесії, переходила в казну, обмежень в термінах вже не мало бути, тому що залізничне майно, постійно відновлювалось, постійно мало свою цінність і безперервно приносило прибуток, який покривав відсотки на капітал. Це вважалось тим більше зручним, що з часом, коли діяльність залізниць розшириться і до загального економічного розвитку держави залізниці будуть приносити більше прибутку, ніж приносили до цього часу, провадити погашення ренти відомими окремими частинами буде легше, ніж виконати цю процедуру на всю суму під час викупу.

Отже, уряд придбав у казенне управління до міністерства шляхів сполучень рейкові лінії Південно-Західних залізниць загальною протяжністю 3257 верст, і що дуже важливо, без збитків для фінансових інтересів приватних акціонерів. У той же час державною скарбницею було досягнуто значну економію витрат, що сприятливо відобразилось на загальній сумі витрат за кошторисом державного кредиту. В свою чергу, залізничні лінії Південно-Західних залізниць становили для держави дуже важливе стратегічне, економічне, політичне та військове значення.

Проте, окремим великим акціонерам Південно-Західних залізниць виплаченої державою винагороди виявилось недостатньо і вони звернулися до уряду з проханням переглянути справу, доводячи, що розрахунки, проведені міністерством фінансів, були неправильними. За їх розрахунками виходило, що дійсна викупна сума за Південно-Західні залізниці повинна дорівнювати 96 млн. рублів. Виходячи з цього, вважали вони, казна повинна виплатити акціонерам додатково ще 57 млн. рублів у 5-відсоткових державних облігаціях [66].

31 січня 1898 р. царем було затверджене Положення Об'єднаної присутності Комітету міністрів та Департаменту державної економії Державної ради щодо остаточного розрахунку з товариством Південно-Західних залізниць при викупі цих доріг до державної скарбниці. Затверджене положення винесло рішення:

1. Визнати, що виплатою по непогашених тиражах акцій товариства Південно-Західних залізниць загального капіталу готівкою або ж, за бажанням власників акцій, свідоцтвами державної 4-процентної ренти, всі розрахунки уряду із товариством щодо викупу залізниць до державної казни повинні вважатися остаточно закінченими.

2. В остаточний розрахунок щодо дивідендів по акціях Південно-Західних залізниць по 1894 р. включно призначити 113112 руб. 94 коп., за мінусом 5655 руб. 64 коп., на сплату 5% збору з прибутку від акцій залізничного товариства. Остаточний залишок для виплати – 107457 руб. 30 коп.

Надати міністрові фінансів право:

а) видати зазначені 107457 руб. 30 коп. акціонерам або за рішенням загальних зборів акціонерів – ліквідаційній комісії на витрати по ліквідації справ товариства Південно-Західних залізниць;

б) списати з рахунків 54000 рублів додатково відпущених (понад 258834 руб.) із казни на витрати по складанню останнього звіту Південно-Західних залізниць;

в) оголосити товариству Південно-Західних залізниць, якщо воно вважає свої інтереси порушеними на зазначених підставах при розрахунку казни за залізницю, товариство має право шукати захисту своїх інтересів у судових інстанціях.

Отже, в остаточному розрахунку по дивідендах, включно по 1894 р., акціонерам повинно бути видано 107457 рублів, цю суму акціонери могли використувати або як дивіденд по акціях, або ж направити на витрати по ліквідації справ товариства.

Крім того, дозволялось списати з рахунків товариства додатково відпущених урядом 54000 рублів (понад 258834 руб.) на складання звіту за 1894 р. і оголошува-

лось товариству, що воно не втрачає права шукати захисту своїх інтересів у суді на загальних підставах, якщо вважає свої права порушеними урядом при проведенні розрахунків.

Таким чином, справу про проведення розрахунків з акціонерами товариства можна вважати закінченою. Однак, акціонери товариства Південно-Західних залізниць вийшли із всеподаннішим клопотанням про видачу їм додатково 2,5 млн рублів. Це клопотання було розглянуто в Комітеті міністрів, який дійшов висновку, що претензія акціонерів зовсім безпідставна, але в той же час у висновках Комітету міністрів було відзначено, що при програші справи в суді, власники тимчасових посвідчень (в основному іноземні громадяни) могли б несприятливий для них судовий результат приписати тиску на суд уряду. У зв'язку з тим, що розмір грошової видачі неможливо було розрахувати на яких-небудь підставах, було вирішено видати 2,5 млн рублів, без жодних підстав з відібранням від акціонерів постанов, що первісний розрахунок з ними був проведений правильно, відповідно до статуту товариства [129].

Це рішення Комітету міністрів викликало у російському суспільстві неоднозначні оцінки. Відомий вітчизняний вчений і публіцист, доктор фінансового права П. П. Мигулін писав: «И так отныне всякий иностранец может требовать, что ему заблагорассудится с русского правительства – отказать ему нельзя в силу того, что если он обратится в суд и суд ему откажет, возможны нарекания, что суд неправильно решил дело под давлением правительства... Понятно, что при таких условиях на культурные нужды государства у нас нет средств – они нужны на удовлетворение «неосновательных» (по собственному признанию правительства и самих претендентов) претензий иностранных спекулянтов» [204, с. 246–247].

Не можна не згадати один епізод з історії викупу Південно-Західних залізниць. Коли претензії власників акцій були відкинуті урядом, як не обґрунтовані, то акціонери до подачі всеподанійшого прохання, звернулися про допомогу до Берлінської біржі, де було прийнято рішення мати на увазі цей протест при рішенні питань про котирування російських паперів на Берлінській біржі.

Міністр фінансів 29 травня 1901 р. відповів на це рішення Берлінської біржі розпорядженням: котирування на російських біржах паперів підприємств, де беруть участь як засновники й керівники німецькі піддані, вирішується не інакше, як з особливого дозволу міністра фінансів. Непорозуміння, що могло привести до значних фінансових втрат сторонами конфлікту, було швидко владоджено – 25 жовтня 1901 р. міністр фінансів Росії скасував своє розпорядження, але акціонерам Південно-Західних залізниць все ж було сплачено 2,5 млн руб. у вигляді відступної суми [238].

Таким чином, головна та найважливіша частина суперечки, що виникла між урядом і товариством Південно-Західних залізниць щодо визначення розміру викупної ціни за ці залізниці, була остаточно вирішена у тому значенні, що всі претензії, пред'явлені товариством до державної казни, – безпідставні, не відповідають статуту товариства і після сплати акціонерам повністю всього загального капіталу, усі розрахунки по викупу вважалися фінансово закінченими [287].

Необхідно зауважити, що деякими акціонерами товариства було піддано сумніву право уряду провести виплати викупної суми на визначених міністерством фінансів умовах. Це питання спеціально розглядалось у міністерстві юстиції, де було визнано, що ця претензія акціонерів позбавлена юридичних підстав.

Детальний аналіз усіх суперечних питань, піднятих ліквідаційною комісією, обраною власниками свідоцтв, що замінили акції Південно-Західних залізниць, приводить до висновку, що жодна з п'яти пред'явлених до уряду претензій, не знаходить ніякого юридичного підтвердження в статуті товариства – головному документі, яким регулювались усі стосунки між урядом і товариством. Але можуть виникнути окремі сумніви щодо того, чи не з'явилися випадково в статуті саме цього товариства надто суворі умови, зокрема, їхнє правильне дотримання з формального боку, порушує інтереси акціонерів. У такому випадку, чи не варто було зробити необхідні корективи для пом'якшення занадто суворих вимог статуту? Зрозуміло, що такого роду сумніви могли би вплинути на остаточний результат суперечки, що виникла. Але вся історія створення та розвитку Південно-

Західних залізниць виключає будь-яку можливість у підґрунті подібного сумніву. Товариство Південно-Західних залізниць створилось, розвивалось і досягло значного добробуту зусиллями і за рахунок саме уряду, що завжди відносився до товариства із певною мірою доброзичливості та заступництва.

Як відомо, у 1878 р. уряд дозволив злиття трьох залізниць – Одеської, Київсько-Брестської і Брестсько-Граєвської – в одне підприємство під назвою «Південно-Західні залізниці». Негарантовані акціонерні капітали цих трьох залізниць було замінено акціями нового товариства, яким було встановлено урядову гарантію. Такий обмін був дуже вигідний для власників колишніх акцій, вартість гарантованих акцій Південно-Західних залізниць швидко збільшувалась: акції Одеської залізниці з 38 руб. у 1877 р. піднялись у 1878 р. до 75 руб.; акції Київсько-Брестської залізниці, за цей же час, із 108 руб. до 132 руб.; акції Брестсько-Граєвської залізниці з 20 до 61 руб. При заміні акцій уряд не врахував у своїх розрахунках із акціонерами зростання біржової ціни акцій, і виплатив їм набагато більші суми. Необхідно відзначити, що при створенні товариства Південно-Західних залізниць, уряд щодо акціонерів виявив значну щедрість, що межувала з марнотратством державних коштів.

При подальшому розвитку Південно-Західні залізниці удосконалювали свою експлуатаційну діяльність, із часом вони перетворились в дуже велике та прибуткове підприємство, що в окремі періоди видавало акціонерам супердивіденди понад гарантований урядом прибуток. В основному це відбувалось тому, що уряд відносився терпляче до конкурентної боротьби, яку ініціювало та проводило товариство із сусідніми залізницями, «відриваючи» від них значну частину вантажів. Усе це вказувало на відсутність необхідності застосування нових додаткових пільг, при проведенні остаточного розрахунку із акціонерами товариства.

Що стосується питання будівництва окремих нових залізничних ліній, проведених товариством Південно-Західних залізниць в останній перед викупом час, то у цьому відношенні товариство навряд чи мало право висувати будь-які претензії. Товариство не могло не бачити, що в районі, яке обслуговується його лініями, не-

достатньо рейкових шляхів сполучень, внаслідок чого виникала необхідність у будівництві нових залізничних ліній. Товариству в цьому випадку залишалось самостійно вирішити, що для нього вигідніше: чи допустити в економічний район обслуговування конкурентів, в особі нового будівельника, чи залишити місцеве залізничне будівництво за собою. Товариство обрало останнє, ґрунтовно розраховуючи, що збитки від малоприбуткових залізничних ліній воно у змозі покривати прибутком, який отриманий від прибуткових ліній. На практиці експлуатаційної діяльності це так і було: якщо частина новоселицьких відгалужень була збитковою, то уманські гілки, навпаки, давали значний прибуток. Таким чином, товариство підходило цілком свідомо і відповідально до своїх фінансових інтересів, і аж ніяк не приносило свою зацікавленість у майбутніх прибутках у жертву скарбниці або державі. Не можна не відзначити, що при обміні акцій Південно-Західних залізниць на свідоцтва 4-відсоткової державної ренти уряд рахував ці свідоцтва за курсом 94,5, тим часом, як ціна на них піднялась вище ста. Отже, капітал, отриманий акціонерами, збільшився на 6%.

Провівши детальний аналіз суперечки між урядом і ліквідаційною комісією Південно-Західних залізниць, необхідно визнати, що акціонери товариства Південно-Західних залізниць не залишились, при остаточному з ними розрахунку, скривдженими через запропоновану урядом викупну ціну. Надане товариству право, у випадку незгоди з ціною, шукати захисту своїх інтересів у судових інстанціях на загальних підставах є доказом особливої уваги, з якою уряд поставився до можливого повного забезпечення інтересів приватних акціонерів [217].

Завершилася історія діяльності (1878–1894 рр.) акціонерного товариства Південно-Західних залізниць, керівниками якого були відомі в державі особистості (додаток Ж12-Ж24). Останньою крапкою у цьому протистоянні можна вважати телеграму начальника залізниць О. П. Бородіна до міністерства шляхів сполучення – вона була простою і лаконічною: «З 01.01.1895 року Південно-Західні залізниці перейшли у казенне управління. Бородін» [292, л. 3].

Висновки до розділу 8

В умовах приватної експлуатації залізниць держава відмовилася від впливу на регулювання плати за проїзд, що у подальшому спричинило значну проблему у тарифній політиці на всій мережі залізничного транспорту. Окрім того, надана урядом свобода дій у тарифній політиці для приватних компаній призвела до змін у тарифах у бік їх збільшення.

У вантажних перевезеннях встановлені тарифи були вдвічі більшими, аніж їх фактична собівартість на різних залізницях. Навіть за приблизно однакових витратах тарифи відрізнялись більш ніж у півтора рази.

З метою обмеження зловживань з боку залізниць міністерство шляхів сполучення, укладаючи угоди з приватними товариствами, передбачало в концесійних статутах граничні тарифні ставки, перевищувати рівень яких приватні товариства не мали право. Це був перший досвід державного регулювання тарифів.

У своїх статтях С.Ю. Вітте визначав, що теорія тарифоутворення повинна зайняти центральне місце не лише в економіці залізниць, а й економіці країни. Він пропонував у міністерстві шляхів сполучення створити тарифний комітет, завданням якого було встановлення нових і відміну необґрунтованих тарифів.

У листопаді 1881 р. на Південно – Західних залізницях було піднято питання про корінний перегляд діючих тарифів. Основний акцент у складанні тарифів зміщувався у бік їх зменшення, починаючи з тих відстаней, на яких спостерігалось значне зниження інтенсивності вантажопотоків. Другим провідним принципом тарифікації було максимальне скорочення числа тарифних схем.

Особливо високі і недиференційовані залізничні тарифи були для господарських вантажів, що перевозилися на великі відстані.

В умовах розгортання «тарифних війн», насамперед між залізничними товариствами, водночас посилювалося розуміння про необхідність їх мирного урегулювання і досягнення тарифних угод. Урегулювання тарифних суперечок здійс-

нювалося конфіденційно на спеціальних з'їздах представників зацікавлених сторін.

У 1880 р. міністерство шляхів сполучення звернуло увагу на зниження прибутковості Південно – Західних залізниць і збільшення казенних доплат по гарантованим зобов'язанням цим товариством. Спеціальним розслідуванням було встановлено, що причиною зниження прибутковості стало зниження тарифів у ході боротьби за хлібні вантажі Курсько – Київської залізниці.

Для усунення конкурентної боротьби між залізницями, що здійснювали перевезення хлібних вантажів до портів Чорного та Балтійського морів, виникла гостра потреба у створенні економічних механізмів, за допомогою яких уряд, відправники вантажу і залізничні товариства могли знаходити оптимальні рішення по перевезеннях вантажів організаційного, технічного і тарифного характеру.

Особливо важливе значення у залізничному законодавстві мало, затверджене царем 8 березня 1889 р. тимчасове положення про залізничні тарифи і про державні установи по тарифних ставках. Цим положенням вперше суворо регламентовано і підпорядковано державну справу, яка до цього часу перебувала без будь-якого контролю з боку держави. Відношення держави до тарифної справи у положенні було відображено в такий спосіб: уряду належить керувати діями залізниць по встановленню тарифів з метою економічного захисту населення, промисловості, торгівлі і казни.

З'ясовано, що основні зміни в тарифну політику залізничного транспорту Російської імперії були внесені міністрами фінансів І.О. Вишеградським та С.Ю. Вітте, із використанням досвіду, отриманого ними під час роботи на акціонерних Південно – Західних залізницях.

З метою удосконалення роботи залізничної мережі в системі МШС були створені спеціальні органи для оперативного регулювання і керівництва експлуатаційною роботою усіх, у тому числі і приватних залізниць. Усі ці заходи дозволили прискорити просування вагонопотоків і поліпшити використання рухомого

складу. Але не було вирішене одне із головних питань – усунення дефіциту у державному бюджеті.

Після катастрофи царського поїзда, яка сталася 17 жовтня 1888 року на станції Борки Курсько – Харківсько – Азовської (тепер Південної) залізниці, міністерство шляхів сполучення тривалий час залишалось без постійного керівництва. Впродовж семи років на чолі залізничного відомства перебувало 6 міністрів. Виключенням із цього переліку була короткочасна, але ефективна діяльність на міністерському посту С.Ю. Вітте.

За шість місяців він встиг провести значну кількість вдалих реформ.

Зайнявши у серпні 1892 р. крісло міністра фінансів, С.Ю. Вітте зосередив у своїх руках не лише фінанси Російської імперії, а й усе державне господарство. Найважливішим завданням Вітте в площині залізничного господарства були: розширення мережі залізниць, зосередження найважливішої її частини в руках державної казни і підпорядкування приватного залізничного господарства державному управлінню.

Примушуючи приватні залізниці до розширення мережі, С.Ю. Вітте водночас продовжував розпочатий його попередниками викуп приватних залізниць у казну. Непрофесійна і неощадлива експлуатація залізниць акціонерними товариствами, викликала величезні державні витрати і відвертала увагу і кошти державної влади від сільського населення, що найбільше потребувало державної підтримки.

Одержання урядових позичок упродовж тривалого часу по гарантії уряду на акціонерний і облігаційний капітал призвели до того, що залізничні товариства перетворювалися в фінансово неспроможних боржників. Зазначені обставини об'єктивно орієнтували уряд на прискорення викупу залізниць в казну, а також на посилення державного втручання в тарифну політику, що проводилася залізничними товариствами.

Виступаючи на засіданні Комітету міністрів із програмою фінансових перетворень 22 січня 1881 р., міністр фінансів А.А. Абаза висунув першочергове за-

вдання щодо необхідності наведення порядку у залізничній справі, побгрунтував доцільність переходу в казну шляхом викупу збанкрутілих залізничних товариств. Був розроблений у подальшому порядок викупу залізниць, який полягав у наступному: при оголошенні Височайшого повеління про викуп приватної залізниці у державну казну Правління товариства цієї залізниці було зобов'язане впродовж семи днів скликати загальні збори акціонерів. Водночас загальні збори акціонерів визначали порядок ліквідації і затверджували права і обов'язки органу, що надалі проводив ліквідацію справ товариства.

Міністр фінансів С.Ю. Вітте у травні 1894 р. направив до об'єднаної присутності Комітету Міністрів і Державної ради подання про викуп акціонерних Південно – Західних залізниць до державної казни.

Рішення об'єднаної присутності Комітету міністрів і департаменту Державних економік Державної Ради про викуп у казну Південно – Західних залізниць було затверджено імператором 6 червня 1894 р.

Розглядаючи питання про своєчасність викупу Південно – Західних залізниць, члени об'єднаної присутності погодились з думкою голови департаменту Державних економік Державної ради в тому що, товариство Південно – Західних залізниць обтяжене значними боргами по гарантії акціонерного капіталу, який перевищував 105 млн. руб., тривалий час перебуває на межі між отриманням самостійних прибутків і допомогами з боку Державного казначейства.

Після великої підготовчої роботи уряд придбав у казенне управління до міністерства шляхів сполучень рейкові лінії Південно – Західних залізниць протяжністю 3257 верст і, що важливо, без збитків для фінансових інтересів приватних акціонерів.

Отже, вся мережа Південно – Західних залізниць з 1 січня 1895 р. була підпорядкована управлінню казенних залізниць міністерства шляхів сполучення.

ВИСНОВКИ

1. Внаслідок проведеного дослідження з'ясовано, що в історичній науковій літературі досі відсутнє комплексне бачення етапів формування мережі Південно-Західних залізниць в історичних студіях кінця XIX – початку XXI ст. Водночас виявлено, що досліджувана проблематика викликала великий науковий інтерес в істориків, знавців історії науки і техніки, соціологів та представників цілого ряду міждисциплінарних напрямків, зорієнтованих на пізнання людини і соціуму. Крім того, аналіз засвідчує, що наявна історіографія лише фрагментарно фіксує історію становлення та розвитку залізничного транспорту та її структурних перетворень на теренах південно-західного краю Російської імперії в дореволюційний період, що зумовлює необхідність її комплексного дослідження на дисертаційному рівні.

2. Джерельна база дослідження охоплює увесь діапазон питань і змістовно-тематичних блоків, визначених у завданнях, і є достатньою для всебічного вивчення й розкриття теми та досягнення мети дисертаційної роботи. Опрацювання джерельної бази дає можливість виявити широке коло фінансово-економічних і військово-політичних чинників, які так чи інакше торкаються проблем будівництва, становлення, розвитку та структурних перетворень залізничного транспорту на теренах України у другій половині XIX ст. (на прикладі акціонерних Південно-Західних залізниць). Внаслідок проведеної евристичної роботи до наукового обігу введено значний комплекс маловідомих архівних матеріалів, які, у поєднанні з опрацюванням значного масиву опублікованих документів, наукової літератури та періодичних видань, дали змогу зробити аргументовані узагальнення та висновки.

Методологічну основу дослідження становлять теоретичні напрацювання провідних учених у галузі історії та соціогуманітаристики в цілому, котрі особливо увагу присвятили ґрунтовному міждисциплінарному осмисленню соціально-економічних, політичних і науково-технічних тенденцій другої половини XIX ст. Єдність історичного і логічного, відшукання закономірностей, фактів, які б пояс-

нювали масштабні успіхи і прорахунки в розвитку Південно-Західних залізниць, покладено в основу методологічного орієнтиру. Для успішного розв'язання різнопланових дослідницьких завдань у роботі використовувалися різні моделі історичних досліджень, що відповідає сучасному методологічному плюралізму в історичній науці.

Використання вищеназваних принципів і методів сприяло об'єктивному висвітленню малодосліджених аспектів теми дисертаційного дослідження, відходу від усталених упродовж тривалого часу стереотипів радянської історіографії, утвердженню сучасних методологічних підходів при аналізі й інтерпретації подій періоду, що досліджується. В кінцевому підсумку це дозволило виокремити й охарактеризувати провідні тенденції, причини та наслідки трансформаційних процесів у створенні окремої галузі народного господарства – залізничного транспорту на теренах України, показати позитивну роль залізниць у різних сферах економіки держави.

3. Передумовою становлення і розвитку одного із перших рейкових шляхів сполучення на теренах України – акціонерного товариства Південно-Західних залізниць була гостра потреба в доставці зерна та інших вантажів у центральні райони Російської імперії та до портів Чорного моря. У середині XIX століття сільськогосподарські виробники, маючи надлишки зерна, через відсутність транспортної мережі не могли його реалізовувати на зовнішніх ринках. Іншим фактором, який вимагав будівництва залізниць, був розвиток кам'яновугільної промисловості. Перевезення вугілля до чорноморсько-азовських портів за відсутності залізниць коштувало населенню дорого. Саме тому воно не могло конкурувати з англійським, яке доставлялося як баласт у корабельних трюмах.

Зовнішнім фактором будівництва залізничної мережі стала Кримська війна 1853-1856 рр., яка засвідчила не лише військово-технічне відставання Росії, а й відсутність надійних транспортних мереж для постачання армії всім необхідним. За браком залізниць російське військове командування не могло вчасно постачати армію продовольством і боєприпасами.

Водночас селянська реформа 1861 р. і розвиток капіталізму прискорювали формування мережі Південно-Західних залізниць.

4. Затвердження в 1865 р. перспективного комплексного плану розвитку залізничної мережі Російської імперії стало переломним моментом в історії шляхів сполучення, сприяло їхньому інтенсивному розвитку. За відносно невеликий проміжок часу було здійснено перехід від застарілої зарубіжної техніки до швидкісної вітчизняної. За короткий термін у заплановану мережу були включені нові ділянки і напрями: Південний – від Москви до Олександрівська; у Крим через Сімферополь до Севастополя – 1440 верст; східний: від Орла через Тамбов до Саратова – 650 верст; Західний: від Орла через Смоленськ, Вітебськ до Динабурга і далі від Риги через Митаву до Лібави – 945 верст; Південно-Західний: від Одеси через Балту, Брацлав і Липовець у Київ і від Києва через Чернігів на з'єднання із Західною мережею між Брянськом та Рославлем – 1065 верст; Південно-Східний чи Антрацитний: від Катеринослава до Грушівки (від неї вже існувала колія до Дону) – 380 верст; усього – 4510 верст, що у військово-політичному та соціально-економічному плані посилювало становище Російської імперії в прикордонних регіонах, а також стимулювало аграрне і промислове виробництво.

5. На початковому етапі залізничного будівництва з метою залучення коштів держава підтримувала спорудження залізниць, мобілізуючи приватні капітали шляхом розміщення та продажу цінних паперів (акцій) на біржах. Концесійна форма вирішала проблему уряду щодо реалізації планів зі створення залізничної транспортної мережі. Взаємодія держави і приватного капіталу сприяла успішному будівництву первинної залізничної мережі. Водночас, держава залишала за собою право одержати в повноправне управління залізницю після закінчення терміну концесії або ж викупити її достроково по ринковій вартості акцій.

Приватні підприємці споруджували залізниці значно дешевше уряду, хоча і значно дорожче від дійсної вартості будівництва, адже до накладних витрат приватних товариств входили хабарі та неофіційна ціна концесії, яка отримувалася через титулованих посередників. Серед державних установ особлива роль на по-

чатковій стадії будівництва була відведена Комітету міністерств, який створено 8 вересня 1802 р., одночасно зі створенням у Російській імперії міністерств. Комітет Міністрів був вищим адміністративним і дорадчим органом царя з найбільш довірених чиновників з усіх сфер державного управління.

У 1871 р. при Міністерстві шляхів сполучення було засноване Управління залізниць, яке мало право вносити пропозиції щодо проектування, будівництва залізниць та здійснювати інспекційний контроль за цими процесами.

Міністру шляхів сполучення було надано право одноосібно вибирати концесіонерів шляхом прихованої конкуренції серед бажаючих, через зобов'язання створити акціонерне товариство і побудувати залізницю на визначених технічних умовах, за визначену ціну і до встановленого терміну. Таким чином, будівництво нових залізничних ліній держава брала під всій контроль, як і проведення всіх дослідницьких робіт, контролювала правильність інженерних розрахунків, калькуляцій витрат, наявність кошторисів на кожний етап будівництва і спорудження інфраструктурних об'єктів.

6. Будівництво ліній Південно-Західних залізниць сприяло піднесенню сільськогосподарського і промислового виробництва та зміцнювало обороноздатність держави. Наприкінці 60-х рр. XIX ст. активно будувались Одесько-Балтська, Балтсько-Єлизаветградська та Київсько-Балтська залізниці, а в 1870 р. Російське товариство пароплавства і торгівлі (РТПТ) було об'єднане з Одеською залізницею.

У 70-х роках XIX ст. активно прокладалися залізничні лінії, які з'єднували південно-західний край Російської імперії у стратегічно важливих напрямках, зокрема забезпечувалося транспортно-економічне з'єднання основних сировинних і продовольчих районів держави з портами на Балтійському морі. Саме з цією метою було збудовано та відкрито в 1873 р. Брестсько-Граєвську залізницю довжиною 203,8 верст.

У зв'язку з російсько-турецькою війною 1877-1878 рр. було прийнято неординарне для свого часу рішення – у найкоротший термін збудувати залізницю від міста Бендери до Галацу, довжиною 285 верст. Бендеро-Галацьку залізницю було

відкрито для руху у винятково короткий термін (7 листопада 1877 р.), що позитивно вплинуло на результат російсько-турецької війни.

7. Спад промислового виробництва і зовнішньої торгівлі після Російсько-турецької війни наприкінці 70-х років XIX століття гостро поставило питання про реорганізацію залізничного транспорту, який був розподілений між казенними й акціонерними товариствами. У 1878 р. об'єднуються Київсько-Брестська залізниця, Російське товариство пароплавства і торгівлі, Одеська залізниця та Брестсько-Граєвська залізниця в одне товариство під назвою «Південно – Західні залізниці», що сприяло, по-перше, зменшенню фінансових витрат на експлуатацію та утримання апарату управління; по-друге, стимулювало укрупнення і створення нових потужних ремонтних майстерень; по-третє, приведенню до єдиних технічних вимог усього рухомого складу; по-четверте, поліпшенню безпеки руху й оптимізації адміністративної структури органів управління на залізничному транспорті.

Головою правління товариства Південно-Західних залізниць був обраний колишній голова правління Київсько – Брестської залізниці І.С. Бліох. Згідно зі статутом, який затвердив імператор Олександр II, управління справами товариства, ведення усієї облікової та звітної документації покладалося на правління з місцезнаходженням у Санкт – Петербурзі. Правління складалось з семи членів, які обиралися загальними зборами акціонерів та двох членів уряду (по одному з міністерств фінансів і шляхів сполучення).

З метою скорішого фактичного об'єднання Одеської, Київсько – Брестської та Брестсько – Граєвської залізниць І.С. Бліох особисто виїжджав на лінію, де ознайомлювався не лише з технічним утриманням усього рейкового господарства, а й встановленим порядком їх експлуатації. Виявивши недоліки, наприклад, на Одеській залізниці (недостатню кількість рухомого складу, що негативно впливало на фінансові інтереси товариства і вантажовідправників), І.С. Бліох давав завдання щодо надання технічної допомоги іншим залізницям шляхом складання відповідних договорів між ними. Особливу увагу правління приділяло інженер-

ним рішенням щодо утримання верхньої будови колії, а на усунення недоліків виділялися значні кошти.

Продовжуючи розвиток виробничого процесу, залізниці об'єднували всі галузі промисловості та сільського господарства, а також райони Російської імперії в єдиний економічний комплекс. Стимулюючи розвиток прилеглих регіонів та з метою поліпшення власних фінансових результатів експлуатації, товариство Південно – Західних залізниць, з отриманням перших обігових коштів, негайно розпочало подальше розширення мережі рейкових під'їзних шляхів. Першим фінансово вдалим проектом було будівництво у 1887 р. Тростянецької гілки – від станції Вапнярка до Тростянецького цукрового заводу довжиною 39 верст. Враховуючи розвинуту промисловість і сільське господарство в м. Умані, акціонерним товариством Південно – Західних залізниць із 1890 по 1891 рр. була побудована Уманська гілка тощо.

Таким чином, нові лінії Південно – Західних залізниць відкрили для сільськогосподарської і промислової продукції додаткові ринки збуту. Рейковими коліями було з'єднано великі губернські міста і села краю. Тривалий час основу місцевого підприємництва представляла торгівля хлібом, разом із цукропереробною і, частково, лісовою галузями. З розвитком мережі Південно – Західних залізниць почали розвиватися й інші галузі виробництва. Водночас серед різноманітних галузей переробної промисловості в прилеглих до Південно – Західних залізниць районах цукробурякове виробництво посідало перше місце за розмірами товарообігу.

У другій половині XIX століття спиртогорілчана промисловість на українських землях посідала друге місце після цукрової. Винороби та горілчані заводи склали в Україні 7% загальної кількості заводів Російської імперії. У цей час урядова політика сприяла розвитку промислового виготовлення та експорту спирту за кордон.

У прилеглих до ліній Південно – Західних залізниць районах, у результаті різноманітності ґрунтових і кліматичних умов, працювало три вида винокуріння:

хлібне (південна частина), картопляне (північна частина) і в середній частині змішане – одночасно патокове, картопляне і хлібне. Найбільший обсяг перевезень мали винокурні заводи в Київській, Подільській, Волинській, Бесарабській і Херсонській губерніях. Винокурні заводи Сувалкської, Градненської і Ламжинської губерній налічували чималі обсяги продукції, але вироблений спирт витрачався винятково на місцеве споживання і його перевезення по Південно – Західних залізницях не мало суттєвого значення в загальних обсягах вантажоперевезення.

Важливою особливістю у сфері промислового розвитку України в другій половині XIX століття був нерівномірний розвиток її регіонів. Якщо на півдні України бурхливо розвивалося промислове виробництво, то південно – західний край орієнтувався на аграрний сектор, в тому числі тваринництво. У 70-х роках XIX століття в прилеглих до Південно – Західних залізниць районах найбільшого розвитку набрало вівчарство.

8. Значний внесок у вдосконалення перевезень залізничним транспортом зробив відомий державний діяч Російської імперії Сергій Юлійович Вітте. Він став фундатором розробки залізничної тарифної системи, водночас домогся скорочення витрат під час перевезення вантажів і пасажирів, підвищення швидкості руху поїздів, започаткував будівництво нових важливих залізничних гілок шляхом залучення іноземного капіталу та збільшив паровозний склад у 10 разів. Розроблений С.Ю. Вітте Статут Російської залізниці й досі є основою сучасного Статуту залізниць.

9. Бурхливе економічне зростання у післявоєнний час призвело до різкого збільшення обсягів вантажоперевезень, що змусило прискорити розвиток матеріально-технічної бази залізничного транспорту, провести низку структурних перетворень. До складу Південно-Західних залізниць було передано головні майстерні Києва, Бреста, Старосільська, Ольвіополя, Одеси і Кишинєва, а згодом, із приєднанням Бендеро-Галацької залізниці, до них додалися і Бендерські майстерні.

Окрім економії на скороченні витрат на утримання адміністративного персоналу, фінансові можливості акціонерного товариства «Південно-Західної залізниці» були централізовано направлені на придбання сучасного обладнання для майстерень, що сприяло збільшенню рівня продуктивності праці та здешевленню виробництва. Окрім зазначеного, зосередження найважливіших робіт у двох головних майстернях сприяло поліпшенню якості ремонтних робіт рухомого складу.

Здійснювалися модернізація рухомого складу залізниць, в результаті якої головний інженер служби руху О.П. Бородін віддавав перевагу потужним паровозам з високими швидкостями, одночасно забороняючи відновлення зовсім застарілих локомотивів. З метою зменшення втрат тепла у паровій машині О.П. Бородін вніс нові конструктивні пропозиції по використанню принципу подвійного розширення пари (компаунд) і переробив звичайний паровоз у двоциліндровий, що дало майже 20-відсоткову економію.

Вперше на вітчизняних залізницях О.П. Бородін заснував у 1880 р. в Головних майстернях Києва механічну і хімічну лабораторії для випробування техніко-експлуатаційних параметрів відремонтованих паровозів, необхідних для подальшої безперебійної роботи локомотивів. У цьому ж році на одному із засідань Технічного товариства О.П. Бородін продемонстрував дію щойно встановленого дослідного зразка телефону, що з'єднав два поверхи будівлі. Це відбулося за 15 років до того, як телефон став невід'ємною частиною технологічного процесу на залізничному транспорті. У в 1880 р. було прийнято перше Положення про премії на залізничному транспорті, яке матеріально стимулювало службовців за зразкову працю.

Структурно-технічні перетворення на Південно-Західних залізницях потребували якісно нових підходів до покращення безпеки пуху поїздів.

10. Встановлено, що на початковому етапі експлуатації залізниць більшість випадків щодо порушень умов безпеки руху поїздів не аналізувалися та недостатньо висвітлювалися у службових циркулярах. Водночас причини, що викликали їх, тривалий час залишалися не усуненими. Катастрофи і аварії з поїздами у біль-

шості випадків відбувалися з вини паровозних і кондукторських бригад, працівників дистанцій колій та інших категорій залізничників. Найпоширенішими причинами порушень умов безпеки руху на залізницях були: низька кваліфікація кадрів, недбале і неточне виконання Правил технічної експлуатації залізниць та відмови у рухомому складі й інфраструктурі.

Водночас, гарантія безпеки руху повинна базуватися на трьох положеннях: перше – колія повинна бути вільною або розділеною за використанням сигналів; друге – поїзди повинні складатися з технічно придатного рухомого складу і бути забезпеченими достатньою кількістю гальм; третє – проміжок часу між поїздами повинен бути суворо визначеним. Дотримання всіх цих складових безпеки руху могло піднести на якісно новий щабель експлуатацію рухомого складу залізниць.

Акціонерні Південно-Західні залізниці у процесі своєї виробничої діяльності змушені були посилити увагу до підготовки кваліфікованих кадрів середньої ланки. Були створені Попечительські ради, які систематично проводили засідання, на яких розглядалися проблемні питання у сфері навчання: зміна особового складу вчительського персоналу в училищах, збільшення утримання вчителів, кошторис видатків, умови прийому дітей службовців у залізничні училища тощо. Викладачі професійних закладів призначалися із числа інженерів або осіб, які одержали вищу технічну чи математичну освіту. При прийомі в навчальні заклади залізничного профілю дотримувалися принципів соціальної справедливості, що дозволило талановитим вихідцям із залізничних низів отримати фахову підготовку.

У системі залізничних навчальних закладів акціонерних Південно-Західних залізниць сформувалася оптимальна система підготовки кваліфікованих робітничих кадрів. Були запроваджені перевірені практикою ефективні методики теоретичного і практичного навчання, розроблено учбово-методичні та програмні документи, удосконалювалася виховна робота з учнями, підвищувалася кваліфікація інженерно-педагогічних кадрів. Підготовку фахівців у цілому було забезпечено

необхідною матеріальною базою і обладнанням, учбово-методичною літературою, які відповідали найновішим досягненням вітчизняної і зарубіжної науки і техніки.

Перше залізничне училище на теренах сучасної України було відкрито в Харкові в 1870 р. Згідно із загальним наказом управління Київсько-Брестської залізниці від 13 листопада 1876 р. було відкрито Київське залізничне училище. Упродовж багатьох років ця професійна школа існувала як учбові майстерні при Київському паровозоремонтному заводі. Аналогічні училища відкривалися у Здолбунові та Козятині. За період з 1870 до 1896 рр. в Україні було відкрито 9 технічних залізничних училищ, тоді як у Росії їх налічувалося 33. Контингент учнів в училищах Південно-Західних залізниць складався переважно із дітей залізничних службовців.

Фінансово-економічні труднощі на залізничному транспорті та в державі в цілому у кінці XIX ст. змусили уряд переглянути свою політику щодо акціонерних товариств.

11. Аналізуючи бюджетні труднощі 80-х років XIX століття, С.Ю. Вітте назвав головну причину дефіцитності залізниць, а саме: переважаючий вплив військово-стратегічних і політичних міркувань над фінансовими та економічними при їх будівництві та експлуатації. Окрім цього, слід додати безмежну свободу дій акціонерів у тарифній політиці, яка швидко призвела до змін тарифів у бік їхнього збільшення. Постійна зміна тарифів порушувала торговельні плани підприємців, ставила економічне становище цілого регіону у залежність від дій з боку правлінь приватних залізниць, а держава зазнавала значних фінансових втрат через невиконання збитковими залізницями своїх зобов'язань і неперерахування до казни платежів по залишених у казні акціях і облігаціях.

У своїх статтях С.Ю. Вітте визначав, що теорія тарифоутворення повинна зайняти центральне місце не лише в економіці залізниць, а й економіці країни. Він пропонував у міністерстві шляхів сполучення створити тарифний комітет, завданням якого було встановлення нових і відміну необґрунтованих тарифів. У листопаді 1881 р. на Південно – Західних залізницях було порушено питання про ко-

рінний перегляд діючих тарифів. Основний акцент у складанні тарифів зміщувався у бік їх зменшення, починаючи з тих відстаней, на яких спостерігалось значне зниження інтенсивності вантажопотоків. Другим провідним принципом тарифікації було максимальне скорочення числа тарифних схем. Особливо високі та недиференційовані залізничні тарифи були встановлені для господарських вантажів, що перевозилися на великі відстані.

В умовах розгортання «тарифних війн», насамперед між залізничними товариствами, посилювалося розуміння про необхідність їх мирного урегулювання і досягнення тарифних угод. Урегулювання тарифних суперечок здійснювалося конфіденційно на спеціальних з'їздах представників зацікавлених сторін.

У 1880 р. міністерство шляхів сполучення звернуло увагу на зниження прибутковості Південно – Західних залізниць і збільшення казенних доплат по гарантованим зобов'язанням цим товариством. Спеціальним розслідуванням було встановлено, що причиною зниження прибутковості стало зниження тарифів у ході боротьби за хлібні вантажі Курсько – Київської залізниці.

Для усунення конкурентної боротьби між залізницями, що здійснювали перевезення хлібних вантажів до портів Чорного та Балтійського морів, виникла гостра потреба у створенні економічних механізмів, за допомогою яких уряд, відправники вантажу і залізничні товариства могли знаходити оптимальні рішення по перевезеннях вантажів організаційного, технічного і тарифного характеру.

Особливо важливе значення у залізничному законодавстві мало, затверджене царем 8 березня 1889 р., тимчасове положення про залізничні тарифи і про державні установи по тарифних ставках. Цим положенням вперше суворо регламентовано і підпорядковано державну справу, яка до цього часу перебувала без будь-якого контролю з боку держави. Відношення держави до тарифної справи у положенні було відображено в такий спосіб: уряду належить керувати діями залізниць по встановленню тарифів з метою економічного захисту населення, промисловості, торгівлі і казни.

З метою удосконалення роботи залізничної мережі в системі МШС були створені спеціальні органи для оперативного регулювання і керівництва експлуатаційною роботою усіх, у тому числі й приватних залізниць. Усі ці заходи дозволили прискорити просування вагонопотоків і поліпшити використання рухомого складу. Але не було вирішене одне з головних питань – усунення дефіциту у державному бюджеті.

Зайнявши у серпні 1892 р. крісло міністра фінансів, С.Ю. Вітте зосередив у своїх руках не лише фінанси Російської імперії, а й усе державне господарство. Найважливішими завданнями С.Ю. Вітте в площині залізничного господарства були: розширення мережі залізниць, зосередження найважливішої її частини в руках державної казни і підпорядкування приватного залізничного господарства державному управлінню.

Примушуючи приватні залізниці до розширення мережі, С.Ю. Вітте водночас продовжував розпочатий його попередниками викуп приватних залізниць у казну. Непрофесійна і неощадлива експлуатація залізниць акціонерними товариствами викликала величезні державні витрати, відвертала увагу та кошти державної влади від сільського населення, що найбільше потребувало державної підтримки.

Одержання урядових позичок упродовж тривалого часу по гарантії уряду на акціонерний і облігаційний капітал призвели до того, що залізничні товариства перетворювалися в фінансово неспроможних боржників. Зазначені обставини об'єктивно орієнтували уряд на прискорення викупу залізниць в казну, а також на посилення державного втручання в тарифну політику, що проводилася залізничними товариствами.

Виступаючи на засіданні Комітету міністрів із програмою фінансових перетворень 22 січня 1881 р., міністр фінансів А.А. Абаза висунув першочергове завдання щодо необхідності наведення порядку у залізничній справі, обґрунтував доцільність переходу в казну шляхом викупу збанкрутілих залізничних товариств. У подальшому був розроблений порядок викупу залізниць, який полягав у насту-

пному: при оголошенні Височайшого повеління про викуп приватної залізниці у державну казну Правління товариства цієї залізниці було зобов'язане упродовж семи днів скликати загальні збори акціонерів. Водночас загальні збори акціонерів визначали порядок ліквідації і затверджували права й обов'язки органу, що надалі проводив ліквідацію справ товариства.

Міністр фінансів С.Ю. Вітте у травні 1894 р. направив до об'єднаної присутності Комітету Міністрів і Державної ради подання про викуп акціонерних Південно – Західних залізниць до державної казни. Після великої підготовчої роботи уряд без збитків для приватних акціонерів придбав рейкові лінії Південно-Західних залізниць протяжністю 3257 верств, що в майбутньому позитивно позначилося на ритмічності й ефективності роботи магістрального транспорту.

ВИКОРИСТАНА ЛІТЕРАТУРА

1. Абалкин Л. И. Экономические воззрения и государственная деятельность С. Ю. Витте // Избранные труды в 4 томах / Л. И. Абалкин. – М. : Экономика, 2000. – Т. 3. – С. 443–494.
2. Абрагамсон А. А. Двадцатипятилетие деятельности управления Юго-Западных железных дорог по службе пути изданий / А. А. Абрагамсон // Вестник Юго-Западных железных дорог – 1903. – № 31. – С. 12–15.
3. Августынюк А. Стальные магистрали / А. Августынюк. – Л. : Молодая гвардия, 1951.– 236 с.
4. Авчухов А. Долгожданный каталог или опыт написания рецензии с замечаниями и дополнениями / А. Авчухов // С.-Петербургский коллекционер. – 2006. – № 1. – С. 10–11.
5. Алексеев А. Судьба реформатора в эпоху катаклизмов / А. Алексеев // Наука и жизнь. – 2007. – № 1. – С. 64–73.
6. Альбом паровозов. Юго-Западные железные дороги. Служба подвижного состава и тяги. – К. : Типография и светопечать С. В. Кульженко, 1896. – 107 с.
7. Ананьич Б. В. Банкирские дома в России 1860–1914 гг. : очерки истории частного предпринимательства / Б. В. Ананьич. – М. : Наука, 1991. – 198 с.
8. Ананьич Б. В. Банкирские дома в России в 1860–1914 гг. : очерки истории частного предпринимательства / Б. В. Ананьич. – Изд. 2-е. – М. : РОССПЭН, 2006. – 296 с.
9. Ангелейко В.І. Залізничі України в 1865-1965 рр. //Нариси з історії техніки і природознавства. - К.,1962.
10. Андреев П. Н. Иллюстрированный путеводитель по казенным Юго-Западным ж. д. / П. Н. Андреев. – Изд. 2. – К., 1899. – С. 288; 404.

11. Андреев П. Н. Иллюстрированный путеводитель по Юго-Западным железным дорогам / П. Н. Андреев. – К., 1898. – С. 37–40; 411–413; 442–443.

12. Андреев П. Н. Истории постройки и эксплуатации рейсовых путей, входящих в сеть Юго-Западных железных дорог. Первоначальные предположения о постройке железных дорог в Новоросии и Юго-Западном крае / П. Н. Андреев // Инженер. – 1906. – №№ 4–5. – С. 105; 106–118; 1906. – № 6. – С. 177–178.

13. Андреев П. Н. Киево-Брестская дорога. Истории постройки и эксплуатации рейсовых путей входящих в сеть Юго-Западных железных дорог / П. Н. Андреев // Инженер. – 1906. – № 6. – С. 167–178.

14. Антонович А. Я. Курс государственного благоустройства (полицейского права) / А. Я. Антонович. – К., 1890. – 735 с.

15. Антошин Н.К., Силуянов С.И. Развитие железных дорог по отношению к подвижному составу. СПб., 1901. - 93с.; Антошин Н.К. Сведения и данные о мастерских русских железных дорог и об некоторых заграничных. - СПб., 1910. - 117с.

16. Анфимов Н. М. Крупное помещичье хозяйство Европейской России (конец XIX – начало XX веков) / Н. М. Анфимов. – М., 1969. – С. 267–268.

17. Артоболевский И. И. Очерки истории техники в России (1861–1917) / И. И. Артоболевский, А. А. Благодравов. – М. : Наука, 1975. – С. 10–39.

18. Аствацатуров Г. О. Болгары – 200 лет в Парканах : Часть 1 / Г. О. Аствацатуров. – Бендеры, 2006. – С. 106–107.

19. Балтрашевич М. А. Железнодорожный форменный костюм / М. А. Балтрашевич. – М. : Триада ЛТД, 2005. – С. 115–116.

20. Батыр О. В. Соединяя моря и народы. Из истории Одесской железной дороги // Альманах «Дерибасовская-Ришельевская». – 2010. – № 41. – С. 6–17.

21. Безобразов В. П. О некоторых явлениях денежного обращения в России / В. П. Безобразов // Русский вестник. – 1863. – № 5. – С. 379.
22. Беляков В. Киев с ним прощался дважды / В. Беляков // Зеркало недели. – 1996. – № 16 (81).
23. Бим-Бад Б. М. Педагогический энциклопедический словарь. Делла-Вос Виктор Карлович (1829–1890) / гл. ред. Б. М. Бим-Бад. – М. : Большая российская энциклопедия, 2002. – С. 353.
24. Бісіркін П. М. Використання засобів ІКТН у навчальному процесі закладів професійно-технічної освіти [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.nbu.gov.ua/e-journals/ITZN/em8/emg.html>.
25. Блюх И. С. Влияние железных дорог на экономическое состояние России. Т. 5: Финансовые результаты / И. С. Блюх. – СПб., 1878. – С. 45–46; 60–65.
26. Блюх И. С. Исследования к вопросу о взимании русскими железными дорогами провозных плат в металлической валюте, составленные по поручению министра финансов / И. С. Блюх. – СПб., 1877. – 54 с.
27. Блюх И. С. Финансы России XIX столетия. История. Статистика. Т. 1 / И. С. Блюх. – М. : Типография М. М. Стасюлевича, 1882. – С. 1–22; 152–292.
28. Блюх И.С. Экономическое состояние России в прошлом и настоящем. /И.С. Блюх// Вестник Европы. т.4. (сентябрь), 1877. – С.330-339.
29. Блюх И.С. Русские железные дороги относительно доходов и расходов эксплуатации. СПб. Типография МПС (А.Бенке). – 1875. – 313 с.
30. Блюх И.С., Вышнеградский И.А. Труды комиссии назначенной съездом представителей русских железных дорог по вопросу учреждения железнодорожных пенсионных касс / И.С. Блюх, И.А. Вышнеградский – СПб., 1875. – 29 с.

31. Блюм Беркгаузен Борис. Подвижной состав и мастерская железных дорог / Блюм Беркгаузен Борис. Т. III: Мастерские. – СПб. : изд. Риккера, 1898. – С. 90; 91; 95; 101; 139–143.

32. Бобылев А. Н. Сквозь времена и годы. О прошлом и нынешнем Конотопского региона Юго-Западной железной дороги : исторические очерки / А. Н. Бобылев. – Нежин : ООО «Видавництво «Аспект-Поліграф», 2009. – С. 4–12.

33. Бовыкин В. И. История предпринимательства в России. Книга вторая: Вторая половина XIX – начало XX века / В. И. Бовыкин, М. Л. Гавлин, Л. М. Епифанова, И. Н. Слепнев ; Российская академия наук, Институт российской истории. – М. : РОССПЭН, 2000. – 575 с.

34. Богатчук С. С. Підготовка кадрів залізничників в Україні (друга половина XIX – початок XX ст.) / С. С. Богатчук // Інтелігенція і влада. Випуск 16 (Одеський Національний університет), 2009. – С. 17–24.

35. Богатчук С. С. Формування технічних кадрів для залізниць України (кінець XIX – початок XX ст.) // Наукові записки Вінницького державного педагогічного університету імені Михайла Коцюбинського. Серія «Історія: збірка наукових праць». Вип. 15. – 2009. – С. 42–46.

36. Бойко О. Д. Історія України / О. Д. Бойко. – К. : Видавн. центр «Академія», 2001. – С. 266–267.

37. Большая Советская Энциклопедия. – Изд. 2-е. – М. : Советская энциклопедия, 1953. – Т. 23. – С. 543–546.

38. Большая Советская Энциклопедия. – Изд. 3-е. – М. : Советская энциклопедия, 1970. – Т. 3. – С. 193.

39. Большая Советская Энциклопедия. – Изд. 3-е. – М. : Советская Энциклопедия, 1971. – Т. 6. – С. 56.

40. Большой экономический словарь / Институт новой экономики ; под ред. А. Н. Азрилиян. – Изд. 4-е. – М., 1999. – С. 390.

41. Бородин А. П. Служба подвижного состава на Юго-Западных железных дорогах в период десятилетия 1880–1889 гг. / А. П. Бородин // Инженер. – 1893. – № 1. – С. 9–19.

42. Бородин А. П. Служба подвижного состава на Юго-Западных железных дорогах в период десятилетия 1880–1889 гг. / А. П. Бородин // Инженер. – 1895. – № 2. – С. 49–57.

43. Боханов А. Н. Деловая элита России. 1914 г. – М., 1994. – С. 60–65.

44. Бунге Н. Х. В ожидании железных дорог (цикл статей) / Н. Х. Бунге // «Киевлянин». – 1867. – №№ 10; 12; 14; 17; 18.

45. Бунге Н. Х. Значение железных дорог для Юго-западного края / Н. Х. Бунге // Литературная и политическая газета Юго-западного края «Киевлянин». – 1864. – № 32.

46. Бурлюк П. Г. Кадровая политика на железнодорожном транспорте / П. Г. Бурлюк // Образование и общество : научный информационно-аналитический журнал. – Орел, 2005. – № 5. – С. 10–15.

47. Варнеке. До історії залізничного транспорту на Україні / Варнеке // Записки історично-філологічного відділу УАН. – К., 1927. – Кн. XI. – С. 313–315; 324–325; 326.

48. Ведомость существующих и строящихся железных дорог с показанием протяжения их по губерниям // Труды Высочайше утвержденной комиссии для исследования железнодорожного дела в России. Раздел 1: Географическое описание. – СПб. : Тип. братьев Шумахер, 1879. – С. 3–11.

49. Верховский В. М. Краткий исторический очерк начала и распространения железных дорог в России по 1897 включительно / В. М. Верховский. – СПб. : Тип. М-ва Путей Сообщения, 1898. – 591 с.

50. Верховский В.М. Исторический очерк разных отраслей железнодорожного дела и развития финансово-экономической стороны железных дорог в России по 1897 г. включительно / Сост. с Высоч. соизв. по распоряж. М-ра п.с. д.т.с. кн. М.И.Хилкова под ред. инженера т.с. В.М.Верховского. - СПб.: Тип. МПС (Т-ва И.Н.Кушнерев и К^о), - 1901. - 682 с.

51. Вестник промышленности. – 1859. – Т. 1. – С. 3; 1858. – Т. 1. – С. 3–17.

52. Вестник Юго-Западных железных дорог. – 1903. – № 26. – С. 22.

53. Витте С. Ю. Воспоминания. Мемуары / С. Ю. Витте. – М. : АСТ ; Мн. : Харвест, 2002. – Т. 3. – С. 261; 262–266; 133–134; 247–260; 128; 327–331; 117; 109–114.

54. Витте С. Ю. Железнодорожное дело, являясь одной из отраслей государственного хозяйства, есть ли предприятие чисто коммерческое? / С. Ю. Витте // Железнодорожное дело. – 1910. – № 23. – С. 90–91.

55. Витте С. Ю. Избранные воспоминания / С. Ю. Витте. – М. : Издательство социально-экономической литературы, 1960. – Т. 1. – С. 117–118.

56. Витте С. Ю. Избранные воспоминания / С. Ю. Витте. – М. : Мысль, 1991. – С. 65.

57. Витте С. Ю. Некоторые соображения о причинах дефицитности русской железнодорожной сети / С. Ю. Витте // Железнодорожное дело. – 1910. – №№ 17–18. – С. 127–128.

58. Витте С.Ю. Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов / С.Ю. Витте // Типография общества Брокгауз – Ефрон. СПб., - 1910. – 272 с.; Витте С.Ю. Некоторые соображения о причинах дефицитности русской железнодорожной сети / С.Ю. Витте // Железнодорожное дело. – 1910 - №№ 17-18. С. 127-128.

59. Вітренко В. Транспорт і зв'язок в кінці XVIII – на початку XX століття / В. Вітренко [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.via-regia.org/bibliothek/pdf/Vitrenko.Transport.formatiert>.

60. В. К. О выгодах направления железной дороги из Одессы в Киев // Киевлянин. – 1864. – № 49.

61. Воблий К. Г. Нариси з історії російсько-української цукробурякової промисловості / К. Г. Воблий. – К. : Вид. Всеукраїнської Академії наук, 1928. – Т. 1. – С. 164–169.

62. Воропонов Ф. Конкуренция железных дорог на Юге и западе России в отношении к отправлению хлебных грузов / Ф. Воропонов // Журнал МПС. – 1875. – Кн. 6. – С. 1–48.

63. Воропонов Ф. Результаты эксплуатации частных русских железных дорог в 1874 г. / Ф. Воропонов // Журнал МПС. – 1875. – Т. 2. – Кн. 5. – С. 6–8.

64. Врангель Н. Е. Воспоминания: от крепостного права до большевиков. Глава 4. Русское общество пароходства и торговли. (1878–1895) / Н. Е. Врангель. – М. : Новое литературное обозрение, 2003. – С. 162–234.

65. Всероссийская выставка 1913 г. Путеводитель по павильону Юго-Западных ж. д. – Киев, 1913. – С. 3.

66. Выкуп Двинско-Витебской, Лозово-Севастопольской и Юго-Западных железных дорог // Вестник финансов, промышленности и торговли. – 1894. – № 24. – С. 1525–1527.

67.Высоцкий А. Е. Развитие государственно-частного партнерства в железнодорожном хозяйстве России : автореф. дис. / А. Е. Высоцкий. – СПб. : Санкт-Петербургский государственный университет, 2010. – 22 с.

68.Гавлин М. Л. Династия «железнодорожных королей» фон Мекк / М. Л. Гавлин // Экономическая история. Обзорение. Вып. 7 / под ред. Л. И. Бородкина. – М., 2001. – С. 133–152.

69.Газета Юго-Западного края «Киевлянин». – 1878. – № 132.

70.Гейлер И. К. Сборник сведений о процентных бумагах (фондах, акциях и облигациях) России. Руководство для помещения капиталов. – СПб. : Тип. В. Безобразова и Ко, 1871. – С. 16.

71.Георгиевский П. И. Исторический очерк развития путей сообщения в XIX веке / П. И. Георгиевский. – СПб., 1893. – С. 70–83.

72.Герстнер Ф.А. О выгодах построения железной дороги из Санкт-Петербурга в Царское Село и Павловск, Высочайше привилегированною его Императорским величеством Компаниею. /Ф.А. фон Герстнер// Тип. Императ. Академии наукю. СПб. – 1836 - 72 с.

73.Гиацинтов Н.Е. Основания организации тарифного дела на железных дорогах. – М., Тип. Кушнерева. – 1887 – 245 с.

74.Георгиевский, П.И. Финансовые отношения государства и частных железнодорожных обществ в России и в Западно-Европейских государствах / П.И. Георгиевский. – СПб.: Тип. Мин-ва путей сообщ., 1887. – 328 с.

75.Гешвенд Ф. Общее основание проекта применения реактивной работы пара к железнодорожным паровозам / Ф. Гешвенд. – Киев, 1886. – С. 7.

76.Головачев А. А. Десять лет реформ: 1861–1871 / А. А. Головачев. – СПб. : изд. «Вестника Европы», в тип. Ф. С. Сущинского, 1872. – С. 43–44.

77. Головачев А. А. Железные дороги в России: История построения дорог. Статья 1 / А. А. Головачев // Сборник государственных знаний / под ред. В. П. Безобразова. – СПб., 1877. – Т. 4. – С. 285–291.

78. Головачев А. А. Железные дороги в России: История построения дорог. Статья 2 / А. А. Головачев // Сборник государственных знаний / под ред. В. П. Безобразова. – СПб., 1878. – Т. 5. – С. 289–292.

79. Головачев А. А. Железные дороги в России: История построения дорог. Статья 3 / А. А. Головачев // Сборник государственных знаний / под ред. В. П. Безобразова. – СПб., 1879. – Т. 7. – С. 256; 262–263.

80. Головачев А. А. История железнодорожного дела в России / А. А. Головачев. – СПб., 1881. – С. 69.

81. Головачев А. А. Южная сеть наших железных дорог // Санкт-Петербургские Ведомости. – 1864. – № 183.

82. Гольянов А. Л. Акционерное «Общество Юго-Западных железных дорог» / А. Л. Гольянов, Г. П. Закревская // Железнодорожный транспорт. – 2007. – № 2. – С. 69–72.

83. Городские училища // Энциклопедический Словарь. – СПб. : Издательство Ф. А. Брокгауза и И. А. Ефрона, 1893. – Т. 17. – С. 318–319.

84. Гребенюк П. Т. Правила тяговых расчётов для поездной работы / П. Т. Гребенюк, А. Н. Долганов, О. А. Некрасов, А. Л. Лисицын, П. П. Стромский, А. П. Боровиков, Т. С. Чукова. – М. : Транспорт, 1985. – С. 287.

85. Гурьев Андрей. Будет рынок – соберутся и съезды / Андрей Гурьев // «РЖД-Партнер». – 2008. – № 13–14. – С. 26–28.

86. Данные Киевского статистического комитета // Киевлянин. – 1864. – № 72.

87. Дело об освидетельствовании Юго-Западных железных дорог между Киевом и Граево с ветвью на Радзивилово // РГИА. – Ф. 219. – Оп. 1. – Д. 24231. – Л. 25 с об.

88. Демоль. О хлебной торговле на Одесском рынке / Демоль // Записки Общества сельского хозяйства Южной России. – 1847. – Ч. 1. – С. 6–9.

89. Державний архів Київської області (ДАКО). – Ф. 1. – Оп. 295. – Спр. 61710. – Л. 1; Л. 3; 6–7; Л. 4.

90. Державний архів Київської області (ДАКО). – Ф. 1. – Оп. 336. – Спр. 5911. – Л. 1; 2; 7; 9.

91. Державний архів Київської області (ДАКО). – Ф. 2. – Оп. 151. – Спр. 119. – Л. 9; Л. 28; 29; 32; 56–57; 113.

92. Державний архів Київської області (ДАКО). – Ф. 2. – Оп. 5. – Спр. 910. – Л. 1.

93. Дмитрюк В. М. До історії створення залізниці Львів–Чернівці / В. М. Дмитрюк // Історія освіти, науки і техніки в Україні. Перша конференція молодих вчених та спеціалістів (30 травня 2002 р.) : тези доп. та повідомлень. – К., 2002. – С. 53–54.

94. Добрынин Н. П. Русские железные дороги и их слабые стороны / Н. П. Добрынин. – Киев, 1886. – С. 46–48; 20–22; 30–31.

95. Довжук І. В. Харчова промисловість Наддніпрянської України в другій половині ХІХ ст.: деякі аспекти розвитку / І. В. Довжук // Проблеми історії України ХІХ – початку ХХ ст. : збірник наукових праць. Вип. 10. – К. : НАН України Інститут історії, 2005. – С. 27; 28–29; 31.

96. Довжук І. В. Цукрова промисловість Наддніпрянської України в середині ХІХ століття / І. В. Довжук // Збірник наукових праць Запорізького державного університету. Вип. 19. – Запоріжжя, 2005. – С. 100–102.

97. Дымман В. В. О снежных заносах и мерах против них на русских железных дорогах : доклад, сделанный в VIII Отделе Русского Технического Общества 19 ноября 1888 г. / В. В. Дымман // Железнодорожное дело. – 1889. – С. 29; 55.

98. Евремцев Г. П. История Коломенского завода 1863–1983 гг. / Г. П. Евремцев. – М. : Мысль, 1984. – С. 15–16.

99. Ейтутіс Г. Д. Історія та сьогодення Південно-Західної залізниці / Г. Д. Ейтутіс, П. Й. Москаленко, В. В. Задворнов, В. П. Лапін. – К. : Новий друк, 2010. – С. 272–273.

100. Економічна енциклопедія. – К. : Видавничий центр «Академія», 2000. – Т. 1. – С. 108–109.

101. Економічна енциклопедія . – К. : Видавничий центр «Академія», 2000. – т.1.; Энциклопедический словарь. Изд. Брокгауза и Ефрона. - 1893. - Т.17; 1897 – т.39.

102. Елин Г. Фиаско тайного советника / Г. Елин // Вокруг света. – 2004. – № 6. – С. 121–128.

103. Елютин О. Н. «Золотой век» железнодорожного строительства в России и его последствия / О. Н. Елютин // Вопросы истории. – 2004. – № 2. – С. 47–57.

104. Епархин О. Развитие среднего технического образования на железнодорожном транспорте России во второй половине XIX – начале XX века / О. Епархин, А. Чукарев // Северная магистраль. – 2011. – № 25. – 24 июня.

105. Ерошкин Н. П. История государственных учреждений дореволюционной России / Н. П. Ерошкин. – М. : Высшая школа, 1983. – С. 138–251.

106. Ефимович И. Двадцатипятилетие деятельности управления Юго-Западных железных дорог по службе подвижного состава и тяги (краткий очерк) / И. Ефимович // Вестник Юго-Западных железных дорог. – 1903. – № 29. – С. 14–16.

107.Ефимович И. Двадцатипятилетие деятельности Управления Юго-Западных железных дорог по службе подвижного состава и тяги И. Ефимович // Вестник Юго-Западных железных дорог. – 1903. – № 30. – С. 12–16.

108.Ещё о Киево-Балтской железной дороге // Киевлянин. – 1867. – № 140. – С. 555–556.

109.Жалоба І. В. Політика австрійського уряду щодо шляхів сполучення на Північному сході монархії в останній чверті XVIII – на поч. 70-х років XIX ст. : автореф. дис. ... д-ра історичних наук: 07.00.02 / І. В. Жалоба. – Чернівці : Чернівецький нац. університет ім. Федьковича, 2005. – 36 с.

110.Жалоба І. В. Інфраструктурна політика австрійського уряду на Північному сході монархії в останній чверті XVIII – 60-х років XIX ст. (на прикладі шляхів сполучення) / І. В. Жалоба. – Чернівці, 2004. – Кн. XXI. – С. 353–378.

111.Железная дорога от Киева до Курска // Литературная и политическая газета Юго-Западного края «Киевлянин». – № 1. – 01.01.1870.

112.Журнал «Еженедельное новое время». – 1880. – №83.

113.Журнал министерства путей сообщения. – СПб., 1878. – Т. 2. – Кн. 1. – С. 142–145, 182.

114.Закладка в Киеве станции железной дороги // Киевлянин. – 1867. – № 89. – С. 350.

115.Здолбуновское двухклассное сельское училище. Казатинское двухклассное сельское училище // Вестник Юго-Западных железных дорог. – 1904. – № 41. – С. 11–12.

116.Зензинов Н. А. Выдающиеся инженеры и ученые железнодорожного транспорта / Н. А. Зензинов, С. А. Рыжак. – М. : Транспорт, 1978. – С. 106–110.

117. Зензинов Н. А. Победитель сыпучих песков. Инженеры путей сообщения. Железнодорожный путь. Мосты. Строительство / Н. А. Зензинов. – М. : ООО «Путь АРТ», 2003. – С. 316–335.

118. Иллюстрированный путеводитель по казенным Юго-Западным железным дорогам. Репринтное воспроизведение книги 1899 г. – Харьков : Сага, 2011. – С.1–2; 441–478.

119. Иловайский С. И. Учебник финансового права / С. И. Иловайский. – Изд. 4-е. – Одесса : типо-хромолитография А. Ф. Соколовского, 1904. – С. 124–129.

120. Ильин С. В. Витте / С. В. Ильин. – М. : Молодая гвардия, 2006. – С. 67–71; 77.

121. Инженер. – 1885. – № 1. – С 6–14; № 6. – С. 230–236; № 7. – С. 280–287; № 10. – С. 418–422; № 12. – С. 508–514.

122. Иванова О. Тут народжується майбутнє залізничних магістралей / Олена Иванова // Віче. – 2012. – № 9. – С. 52–53.

123. Карейша С. Д. Наставление по борьбе со снежными заносами / С. Д. Карейша, И. Я. Манос. – Петроград : НКПС, 1922. – 173 с.

124. Касатин Г. С. Выдающийся инженер и предприниматель. К 175-летию со дня рождения А. Е. Струве / Г. С. Касатин // Железнодорожный транспорт. – 2010. – № 10. – С. 72–73.

125. Кизченко В. И. Культурный облик пролетариата Украины в период империализма / В. И. Кизченко. – К. : Наукова думка, 1990. – С. 31–39.

126. Кириченко А. В. и др. История военных сообщений российской армии : учебно-методическое пособие / А. В. Кириченко. – М. : ФГУП «Воентехиздат» МО РФ, 2008. – С. 102–113.

127. Кислинский Н. А. Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета министров : исторический очерк / Н. А. Кислинский. – СПб., 1902. – Т. 1. – С. 2–6; 17–18; 333–335.

128. Кислинский Н. А. Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета министров : в 4 т. / Н. А. Кислинский. – СПб. : Канцелярия Ком-та Министров, 1902. – Т. 2. – С. 130.

129. Кислинский Н. А. Наша железнодорожная политика по документам Комитета министров / Н. А. Кислинский. – СПб. : Канцелярия Комитета Министров, 1902. – Т. 4. – С. 203.

130. Кізченко В. І. Культурно-освітній рівень робітничого класу напередодні революції 1905–1907 рр. / В. І. Кізченко. – К. : Наукова думка, 1972. – С. 52.

131. Климов Н. С. Вопросы технического образования / Н. С. Климов // Вестник Европы (Внутреннее обозрение). – 1900. – № 8. – С. 805–818.

132. Кньюпфер. Агрономическое путешествие по губерниям Киевской и частью Полтавской, летом 1851 г. / Кньюпфер // Журнал Министерства Государственных Имуществ. – 1852. – № 10. – С. 87.

133. Ковалинский М. В. Меценаты Киева / М. В. Ковалинский. – 2-е изд. испр. и доп. – К. : Кий, 1998. – 528 с. – (Серия «Бібліотека Музею історії міста Києва»).

134. Колкер Ю. Иван Петрункевич (1843–1928): Из записок общественно-го деятеля // Вестник Online. – 1998. – № 24 (205). – Режим доступа : www.vestnik.com/issues/98/1124/win/kolker.

135. Конвенция о соединении Киево-Одесской железной дороги с Львовско-Венской заключённая между Россией и Австрией 18 мая 1869 года // Киевлянин. – 1870. – № 53.

136. Концессия на линию Курско-Киевской железной дороги // Литературная и политическая газета Юго-Западного края «Киевлянин». – 1867. – № 5–16.

137. Королев С. Б. Форменная одежда для воспитанников технических железнодорожных училищ Министерства Путей Сообщений (обр. 1887 г.). / С. Б. Королев // Интернет-журнал «Мундир». – 2001. – № 2. – Режим доступа : <http://vedomstva-uniforma.ru/mundir4/index.html>.

138. Кравченко Н. М. Фастівщина: сторінки історії (від давнини до 20-х років ХХ століття) / Н. М. Кравченко, Л. Г. Чигорська, Т. В. Неліна. – Фастів : Фастівський державний краєзнавчий музей, 2004. – С. 154–162.

139. Краинский В. Еще раз об Одесско-Киевской железной дороге // Киевлянин. – 1864. – № 69.

140. Краинский В. О выборе направления для железной дороги от Балты до Киева // Киевлянин. – 1864. – № 67.

141. Красковский Е. Я. История железнодорожного транспорта России. 1836–1917 / Е. Я. Красновский. – СПб., 1994. – Т. 1. – С. 90.

142. Краткий исторический очерк развития и деятельности Ведомства путей сообщения за сто лет его существования (1798–1898 гг.). – СПб. : Тип. Министерства Путей Сообщения, 1898. – С. 73–190; 152; 152–153.

143. Краткий исторический очерк учебных заведений ведомства путей сообщения. – СПб. : Типография МПС, 1900. – С. 2–17; 29–30.

144. Краткий очерк современного состояния и деятельности Юго-Западных казенных железных дорог. – Киев : Изд. службы пути и зданий Юго-Запад. ж. д. Типо-литогр. С. В. Кульженко, 1905. – С. 9.

145. Кривонос П. Ф. и др. Столичная магистраль Украины. К столетию Юго-Западной железной дороги 1870–1970 / П. Ф. Кривонос. – К., 1970. – С. 15.

146. Кривопішин О.М. Південно-Західні залізниці на теренах України в другій половині XIX століття: досвід акціонування та структурних перетворень [монографія] / О.М. Кривопішин. – Ніжин: ТОВ «Видавництво Аспект-Поліграф», 2012. – 548 с.

147. Кривопішин О.М. Формування технічних кадрів середньої ланки на Південно-Західних залізницях у другій половині XIX ст. / О.М. Кривопішин // Наукові записки з української історії: зб. наук. стат. – Переяслав-Хмельницький, 2008. – Вип. 21. – С. 418-428.

148. Кривопішин О.М. Діяльність Російського товариства пароплавства і торгівлі та створення Одеської залізниці / О.М. Кривопішин // Наукові записки з української історії: зб. наук. стат. – Переяслав-Хмельницький, 2009. – Вип. 22. – С. 289-294.

149. Кривопішин О.М. Розвиток інфраструктури Південно-Західних залізниць як каталізатор створення і розвитку промислових і сільськогосподарських підприємств (друга половина XIX ст.) / О.М. Кривопішин // Наукові записки з української історії: зб. наук. стат. – Переяслав-Хмельницький, 2009. – Вип. 23. – С. 268-275.

150. Кривопішин О.М. Будівництво та експлуатація Брестсько-Граєвської залізниці / О.М. Кривопішин // Наукові записки з української історії: зб. наук. стат. – Переяслав-Хмельницький, 2010. – Вип. 24. – С. 271-276.

151. Кривопішин О.М. Вплив акціонерних товариств Південно-Західних залізниць на розвиток легкої промисловості та вівчарства в Російській імперії / О.М. Кривопішин // Наукові записки з української історії: зб. наук. стат. – Переяслав-Хмельницький, 2010. – Вип. 25. – С. 345-355.

152. Кривопішин О.М. Соціально-економічні та військово-політичні чинники формування мережі Південно-Західної залізниці Російської імперії в другій половині XIX ст. / О.М. Кривопішин // Наукові записки з української історії : зб. наук. стат. – Переяслав-Хмельницький, 2011. – Вип. 26. – С. 97-108.

153. Кривопішин О.М. Соціально-економічні та політичні фактори впливу на створення національної залізничної мережі / О.М. Кривопішин // Наукові записки з української історії : зб. наук. стат. – Переяслав-Хмельницький, 2011. – Вип. 27. – С. 338-342.

154. Кривопішин О.М. Вплив вищих державних органів влади на формування акціонерних товариств з будівництва первинної вітчизняної залізничної мережі / О.М. Кривопішин // Наукові записки з української історії: зб. наук. стат. – Переяслав-Хмельницький, 2012. – Вип. 28. – С. 338-345.

155. Кривопішин О.М. Формування цілісної структури залізничного транспорту України / О.М. Кривопішин // Наукові записки з української історії : зб. наук. стат. – Переяслав-Хмельницький, 2012. – Вип. 29. – С. 377-383.

156. Кривопішин О.М. Фастівська залізниця: будівництво та умови функціонування у другій половині XIX ст. / О.М. Кривопішин // Наукові записки з української історії: зб. наук. стат. – Переяслав-Хмельницький, 2012. – Вип. 30. – С. 187-192.

157. 16. Кривопішин О.М. Передумови виникнення залізниць на території південно-західного краю Російської імперії / О.М. Кривопішин // Наукові записки з української історії: зб. наук. стат. – Переяслав-Хмельницький, 2012. – Вип. 31. – С. 213-216.

158. Кривопішин О.М. Військово-політичні та фінансово-економічні причини об'єднання Києво-Брестської, Бресто-Граєвської і Одеської залізниць в одне акціонерне товариство / О.М. Кривопішин // Наукові записки з української історії: зб. наук. стат. – Переяслав-Хмельницький, 2012. – Вип. 32. – С. 344-351.

159. Кривопішин О.М. Створення Південно-Західних залізниць / О.М. Кривопішин // Часопис української історії : зб. наук. стат. – К., 2012. – Вип. 23. – С. 21-26.

160. Кривопішин О.М. Поєднання верст і міль шлях від Одесько-Балтської до Одеської залізниці через Російське Товариство пароплавства і торгівлі / О.М. Кривопішин // Сіверянський літопис: зб. наук. стат. – Чернігів, 2012. – № 3-№4 (105-106). – С. 111-122.

161. Кривопішин О.М. Передумови будівництва й умови функціонування Бендеро-Галицької залізниці у другій половині XIX ст. / О.М. Кривопішин // Історія науки і біографістика. – 2011. – № 4. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : www.nbuv.gov.ua/e-journals/INB/2011 - 4/index.html.

162. Кривопішин О.М. Пошук оптимальних джерел фінансування початкової стадії залізничного будівництва через фінансово-економічні особливості урядових рішень / О.М. Кривопішин // Історія науки і біографістика. – 2012. – № 1. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : www.nbuv.gov.ua/e-journals/INB/2012 - 1/index.html.

163. Кривопішин О.М. Проблеми екологічного оздоровлення Південно-Західної залізниці / О.М. Кривопішин // Історія науки і біографістика. – 2012. – № 2. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.nbuv.gov.ua/e-journals/INB/2012 - 2/index.html.

164. Кривопішин О.М. Південно-Західні акціонерні товариства і цукробулярське виробництво в Київській, Волинській, Подільській губерніях: взаємовпливи розвитку / О.М. Кривопішин // Краєзнавство: зб. наук. стат. – Київ, 2012. – Вип. (3/80). – С. 142-150.

165. Кривопішин О.М. Масштабні трансформації на залізничному транспорті в другій половині XIX ст.: причини, основні етапи, соціально-економічні наслідки / О.М. Кривопішин // Гілея: науковий вісник: Збірник наукових праць. – К., 2012. – Випуск 67. – С. 17-24.

166. Кривопішин О.М. Залучення приватних інвестицій для залізничного будівництва Російської держави у другій половині XIX ст. / О.М. Кривопішин // Вісник Національного технічного університету «Харківський політехнічний інститут». Серія «Історія науки і техніки». – Вип. 51. – Харків, 2012. – С. 86-93.

167. Кривопішин О.М. Безпека руху на залізничному транспорті (друга половина XIX – початок XX ст.) / О.М. Кривопішин // Гуманітарний вісник: зб. наук. стат. – Переяслав-Хмельницький, 2012. – Вип. 23. – С. 122-127.

168. Кривопішин О.М. Вибір стратегічно-безпечних напрямків будівництва залізничної мережі України XIX ст. / О.М. Кривопішин // Гуманітарний вісник: зб. наук. стат. – Переяслав-Хмельницький, 2012. – Вип. 27. – С. 154-157.

169. Криськов А. Цукровиробництво в губерніях Правобережної України у XIX ст. / А. Криськов, О. Чехіра // Українська наука: минуле, сучасне, майбутнє : щорічник. – Випуск 16. – Тернопіль : Економічна думка ТНЕУ, 2011. – С. 131–137.

170. Кротов О. І. Діяльність графів Бобринських на теренах сучасної Кіровоградщини // Матеріали конференції-презентації «Олександрівщина. Минуле. Сучасне. Майбутнє» / О. І. Кротов ; Кіровоградський державний педагогічний університет ім. В. Винниченка. – Д. : АРТ-ПРЕС, 2008. – С. 81–86.

171. Кружкова Т. И. Подготовка кадров для малого бизнеса в ремесленных учебных заведениях Урала (вторая половина XIX – начало XX в.) / Т. И. Кружкова, И. А. Колобков. – Екатеринбург, 2001. – С. 32–33.

172. Кудрявцев Владимир. Кто вынес «модный» приговор единству парка? / В. Кудрявцев // «Транспорт России». – 25.08.2001. – № 34 (686).

173. Кудрявцев М. К. Крушения и аварии на железнодорожном транспорте и борьба с ними / М. К. Кудрявцев. – Х.–К. : Государственное научно-техническое издательство Украины, 1935. – С. 3–12.

174. Кузнецов П. История железнодорожного транспорта в России (1837–1880 гг.) / П. Кузнецов // Электронный общественно-политический журнал «Историк». – Режим доступа : <http://www.historicus.ru>. 06.10.2008.

175. Кульчицкий С.В. Вплив залізничного транспорту на розвиток капіталістичних відносин у сільському господарстві України / С. В. Кульчицкий // Український історичний журнал (УІЖ). – К. : Наукова думка, 1968. – № 9. – С. 73–76.

176. Кульчицкий С. В. До історії виникнення залізничного транспорту на Україні. Економіка Радянської України / С. В. Кульчицкий. – К., 1963. – Т. 2. – С. 102–106.

177. Кульчицкий С.В. Развитие железнодорожного транспорта на Украине в дореволюционный период – Автореф. дис... канд. эк. наук. - К.,1963, - 18с.

178. Купріянова Л. М. Південно-Західні залізниці як джерело для вивчення історії вітчизняного транспорту / Л. М. Купріянова // Архіви України. – 1984. – № 4. – С. 59–62.

179. Куропаткин А. Н. Русская армия / А. Н. Куропаткин. – СПб. : ООО «Издательство “Полигон”», 2003. – С. 90–93.

180. Лановик Б. Д. Економічна історія України і світу / Б. Д. Лановик, З. М. Матисякевич, Р. М. Матейко. – К. : Вікар, 1999. – С. 518.

181. Лановик Б. Д. Економічна історія України і світу : підручник / Б. Д. Лановик, З. М. Матисякевич, Р. М. Матейко ; за ред. Б. Д. Лановика. – К. : Вжар, 2004. – С. 309–322. – (Серія «Вища освіта ХХІ століття»).

182. Лапин В. П. Всеукраинская транспортная газета «Магистраль». – 2008. – № 35. – 26 сентября.

183. Лапин В. П. Нагрудные знаки и жетоны железнодорожного транспорта. Книга 1. Знаки и жетоны железных дорог императорской России / В. П. Лапин. – К., 2008. – С. 156–171.

184. Лапін В. П. Діяльність І. С. Бліюха (1836–1901) в контексті розвитку вітчизняного залізничного транспорту (друга половина XIX – початок XX століть) : автореф. дис. ... канд. істор. н. / В. П. Лапін. – К., 2010. – С. 13.

185. Ларин В. К. Подготовка специалистов среднего звена и квалифицированных рабочих для железнодорожного транспорта России в конце XIX–XX веков : дисс. канд. пед. н. – Курск, 1998. – 255 с.

186. Ларионов А. М. История Института инженеров путей сообщения императора Александра I за первое столетие его существования (1810–1910) / А. М. Ларионов. – СПб., 1910. – 397 с.

187. Лашина Л. С. Деятельность акционерного общества по строительству и эксплуатации Московской-Киевско-Воронежской железной дороги в пореформенный период 1866–1917 годы (на материалах Центрального Черноземья) : монография / Л. С. Лашина. – Белгород : БГТУ, 2009. – 129 с.

188. Лашина Л. С. Повышение образовательного уровня молодых рабочих при строительстве Московско-Киевско-Воронежской железной дороги / Л. С. Лашина // «Оригинальные исследования» : научно-практический рецензируемый электронный журнал. – Выпуск 4. – 2011. – С. 35–39.

189. Лебединский Н. Наклонение быка моста через р. Горынь на 647 версте Юго-Западных железных дорог / Н. Лебединский // Инженер. – № 1. – 1893. – С. 6–9.

190. Леви Л. М. Александр Парфеньевич Бородин / Л. М. Леви // Инженер. – 1898. – №№ 4, 5. – С. 147–152; Александр Парфеньевич Бородин: речи произнесённые 14 апреля 1998 г. инженером М. С. Филоненко и директором Киевского политехнического института В. Л. Кирпичёвым в собрании Киевского отделения Императорского высшего технического общества в память почётного члена отделения, инженера А. П. Бородина. – 1898. – №№ 4, 5. – С. 139–146; Рихтер И. Памяти Александра Парфеньевича Бородина / И. Рихтер // Инженер. – 1898. – №№ 4, 5. – С. 153–154.

191. Лизунов П. В. Российское общество и фондовая биржа во второй половине XIX – начале XX вв. / П. В. Лизунов // Экономическая история : ежегодник. 2005. – М. : «Российская политическая энциклопедия» (РОССПЭН), 2005. – С. 257–288.

192. Линия Казатин–Граево // Иллюстрированный путеводитель по Юго-Западным железным дорогам. Репринтное воспроизведение книги 1899 года. – Харьков : Издательство «Сага», 2011. – С. 242–247.

193. Линюк Ю. С. Сторінки історії Одеської залізниці 1865–2005 / Ю. С. Линюк. – Одеса : Аспринт, 2005. – С. 7–9; 31–35.

194. Литвин В. М. Цукрова революція в Наддніпрянській Україні – перший акт промислового перевороту // Веб-сайт академіка НАН України, віце-президента НАН України В. М. Литвина. – Режим доступу : www.Lytvyn-v.org.ua/history_of_ukraine/index.

195. Литературная и политическая газета Юго-Западного края // «Киевлянин». – 1870. – № 80.

196. Литературно-политическая газета Юго-Западного края «Киевлянин». – К., 1878. – №№ 66, 67, 79, 82, 90, 99, 127.

197. Ляховский В. М. К вопросу о фиктивных акционерных компаниях в России 1860–1870-х годов (Капиталы Рязанско-Козловской железной дороги) / В. М. Ляховский // Исторические записки. – М., 1965. – С. 283–291.
198. Малишевский Б.Ф. Теория и практика пенсионных касс /Б.Ф. Малешевский//. - СПб. Тип. М-ва путей сообщения (А. Бенке)-1889-1890.-3 т.
199. Маркевич. Железные дороги / Маркевич // Южно-Русский альманах. – 1900. – С. 8.
200. Мартыненко И. В. Служба военных сообщений в русско-турецкой войне (1877–1878 гг.) / И. В. Мартыненко // Железнодорожный транспорт. – 2007. – № 3. – С. 73–77.
201. Мартынов С. Д. Государство и экономика: система Витте / С. Д. Мартынов. – СПб. : Наука, 2002. – С. 198–217.
202. Мельник Д. М. Предупреждение снежных заносов на железных дорогах / Д. М. Мельник. – М. : Транспорт, 1966. – 243 с.
203. Менделеев Д. И. Толковый тариф, или Исследование о развитии промышленности России в связи с ее общим таможенным тарифом 1891 года. – СПб., 1892. – С. 689.
204. Мигулин П. П. Наша железнодорожная политика и железнодорожные займы (1893–1902) / П. П. Мигулин. – Харьков : Типо-Литография «Печатное дело», 1903. – С. 3–8; 246–247.
205. Мигулин П. П. Русский государственный кредит. Опыт историко-критического обзора. 1769–1899 гг. / П. П. Мигулин. – Харьков, 1899. – Т. 2. – С. 396–399.

206. Мигулин П. П. Русский государственный кредит (1769–1899). Опыт историко-критического обзора / П. П. Мигулин. Т. 3. Министерство С. Ю. Витте и задачи будущего. Вып. 5. – Харьков : Тип. «Печатное дело» Гагарина, 1907. – С. 682.

207. Міронова І. С. Розвиток залізничної пошти в Україні в другій половині XIX ст. / І. С. Міронова // Наукові праці ЧДУ ім. Петра Могили. – Випуск 49. – Т. 62. – С. 19–22.

208. Мокршицкий Е. И. История вагонного парка железных дорог СССР / Е. И. Мокршицкий. – М. : Трансжелдориздат, 1946. – С. 7–22; 13; 38–45; 55–56.

209. Мокршицкий Е. И. История паровозостроения СССР 1846–1940 гг. / Е. И. Мокршицкий. – М. : Государственное транспортное железнодорожное издательство, 1941. – 260 с.

210. Морозов Ф. Н. Резервы экономики лесопромышленных предприятий: выявление, оценка использования / Ф. Н. Морозов. – М. : Лесная промышленность, 1989. – С. 32.

211. Морской флот // Из истории флота. – 2007. – № 3. – С. 90.

212. Москаленко П. И. Управляющего дорогой арестовать на ...два дня / П. И. Москаленко // Всеукраїнська транспортна газета «Магістраль». – 02.09.2009. – № 61 (1747).

213. Московское Императорское инженерное училище // Энциклопедический Словарь. – СПб. : Издательство Ф. А. Брокгауза и И. А. Ефрона, 1897. – Т. 39. – С. 6.

214. Небрат В. В., Супрун Н. А. Вітчизняна економічна наука про інституційні чинники кризових явищ у фінансовій сфері на межі XIX–XX ст. // Історія народного господарства та економічної думки України. Вип. 43. – 2010. – С. 142–162.

215. Нестеренко О. О. Розвиток промисловості на Україні. – Ч. 1: Ремесло і мануфактура / О. О. Нестеренко. – К. : Вид. Академії наук УРСР, 1959. – С. 329; 331.

216. Н. Л. К вопросу о железных дорогах в России // Санкт-Петербургские Ведомости. – 1864. – № 188.

217. Об окончании расчета по выкупу Юго-Западных железных дорог // Вестник финансов, промышленности и торговли. – 1898. – № 15. – С. 51–57.

218. Об участии войск в постройке дорог вообще и опыт употребления войск при постройке Одесско-Парканской железной дороги // Военный сборник. – 1863. – № 12. – С. 528–532.

219. Общественно-политическая газета «Московские Ведомости». – 1864. – № 242 (В. К. О выгодах направления железной дороги из Одессы на Киев); № 264 (Редакционная статья); № 269 (Железная дорога – превосходное дело).

220. Общий обзор товарно-грузового движения по русским железным дорогам за 1873 г. // Журнал МПС. – 1875. – С. 30–42.

221. Одеська політична, літературна і комерційно-довідкова газета «Правда». – Одеса, 1878. – №№ 119, 125, 126.

222. «Одесский Вестник». – 1865. – № 267. – 4 декабря.

223. Олійник Володимир. Людина, яка «спорудила собі віковичний пам'ятник», але була благополучно забута киянами // «Дзеркало тижня». – 2005. – № 20. – 28 травня.

224. О мерах по приспособлению наших товарных вагонов для перевозки войск и новобранцев в зимнее время // Инженерный журнал. – 1878. – № 2 (февраль). – С. 205–214.

225. О награждении Струве чинами; Устройство газового освещения в Киеве. – № 28; О совокупности южных железных дорог. – № 33; Расписание движения поездов на Курско-Киевской железной дороге. – № 49; Об избрании Струве почетным членом Киевского университета. – № 77; От Киева до Одессы. – № 82; Движение поездов по Киево-Балтской железной дороге и Днепру; Состав прислуги на Киево-Балтской железной дороге. – № 96; Открытие железнодорожного моста на Днепре. – № 16; Открытие железнодорожного моста на Киево-Курской железной дороге. – № 21; Киевский железнодорожный мост на Днепре. – № 23 // Общественно-политическая газета Юго-Западного края «Киевлянин». – 1870.

226. О недостаточном освещении в прессе хода работ по строительству железных дорог. – № 59; О работах на Курско-Киевской и Киево-Балтских железных дорогах. – № 62; О направлении железной дороги от Курска до Киева. – № 81; Сведения о ходе постройки Курско-Киевской железной дороги по 15 августа 1867 г. – № 109 // Литературная и политическая газета Юго-Западного края «Киевлянин». – 1867.

227. Оппенгейм К. А. Россия в дорожном отношении. Опыт краткого историко-критического обозрения данных, относящихся до развития путей сообщения в России и параллельно в других важнейших странах / К. А. Оппенгейм. – М., 1920. – С. 67.

228. О передаче Бендеро-Галацкой железной дороги частному обществу. Российский Государственный Исторический Архив (РГИА). – Ф. 268. – Оп. 1. – П. 1. – Д. 265. – С. 1–5 с об.

229. О повреждении насыпи между станциями Винница и Тюшки // Газета Юго-Западного края «Киевлянин». – 1878. – № 132.

230. О продлении Одесско-Балтской железной дороги на Кременчук и Харьков // «Одесский Вестник». – 1864. – №№ 260, 262.

231. О работах на Киево-Балтской железной дороге // Киевлянин. – 1867. – № 62. – С. 243.
232. Организация и хозяйство службы подвижного состава и тяги. Изд. Общества Юго-Западных ж.д. Издание 1-е. К., - 1882. – 79 с.
233. О ходе работ по сооружению Киево-Балтской железной дороги // Киевлянин. – 1867. – № 41. – С. 164.
234. Очерк правительственных отношений к постройке и эксплуатации железных дорог // Журнал МПС. – СПб., 1878. – Т. 2. – Кн. 1. – С. 120–138.
235. Очерк современного состояния вопроса об устройстве железных дорог в России // Военный сборник. – 1863. – № 12. – С. 526–528.
236. Павлов В. Е. Колыбель инженеров путей сообщения / В. Е. Павлов // История Петербурга. – 2009. – № 6 (52). – С. 28.
237. П. А. Выкуп Юго-Западных железных дорог / А. П. // Вестник Юго-Западных железных дорог. – 1906. – № 9. – С. 81–83.
238. П. А. Выкуп Юго-Западных железных дорог / А. П. // Вестник Юго-Западных железных дорог. – 1906. – № 10. – С. 88–89.
239. Памяти В. К. Делла-Воса. Некролог // «Новое Время». – 1890. – 21 июля.
240. Пармузина И. С., Черкас Н. Д. Царские охоты в Беловежской пуще. Страницы истории / И. С. Пармузина, Н. Д. Черкас. – Минск : Беларусь, 2009. – 127 с.

241. П. Б. Известия механической лаборатории Юго-Западных железных дорог / Б. П. // Инженер. – 1884. – № 9. – С. 308–314; Новые станки, механические приборы и оборудования мастерских и паровозных зданий Юго-Западных железных дорог // Инженер. – 1885. – № 6. – С. 230–236; Инженер. – 1885. – № 7. – С. 280–287; Инженер. – 1885. – № 10. – С. 418–422 // Инженер. – 1885. – № 12. – С. 508–514; Галензовский С. Известия механической лаборатории Юго-Западных железных дорог за 1889 г. / С. Галензовский // Инженер. – 1892. – № 12. – С. 531–542.

242. Петрушка Л. Опыт общедоступной истории развития ж. дела в России / Л. Петрушка. – Одесса : Тип. Л. Нитче, 1879. – С. 12–13.

243. Печковский Н. Некоторые выводы испытания топлива на Киевской станции Юго-Западных железных дорог / Н. Печковский // Инженер. – 1888. – № 7. – С. 267–270.

244. Пикуль В. С. Честь имею / В. С. Пикуль. – М. : Современник, 1993. – С. 80.

245. Пилипенко О. Роль України у загальному експорті спирту з Росії у другій половині ХІХ – на початку ХХ століття / О. Пилипенко // Вісник Київського університету імені Т. Г. Шевченка. Історія. Випуск 89–90. – 2007. – С. 91; 94.

246. Під Габсбургським Орлом. Сайт міста Підволочиськ. – Режим доступу : <http://pidvolochysk.info/gabsbug.html>.

247. Пихно Д.И. Железнодорожные тарифы. Опыт исследования цены железнодорожной перевозки / Д.И. Пихно// К., Типо-лит. И.Н. Кушнерева - 1888. – 372 с.

248. Погребинский А. П. Строительство железных дорог в пореформенной России и финансовая политика царизма (60–90-е годы ХІХ в.) / А. П. Погребной // Исторические записки. – 1954. – Т. 47. – С. 159; 165; 165–166.

249. Полное Собрание Законов Российской Империи (ПСЗРИ). Собрание 2. (Полугар). – 1830. – Т. 5. – С. 402.

250. Полное Собрание Законов Российской Империи. Собрание Третье. Высочайше утвержденное Положение о технических железнодорожных училищах министерства путей сообщения. – СПб., 1886. – Т. 6. – С. 143–147.

251. Полустанок «Глинськ-Загора» – Режим доступу: <http://www.glinschool.at.ua/Histori/zalznitsa.doc>.

252. Поляков С. С. – Режим доступу: <http://donbass.name/stars/1771-polyakov-samuil-solomonovich.html>.

253. По поводу доклада капитана Н. А. Лохвицкого о железных дорогах, составленного в 1877 году в введении делами действующей армии // Железнодорожное дело. – 1907. – № 29–30. – С. 319–332; 333–335.

254. «Правительственный Вестник». – 1870. – 12 февраля; «Московские ведомости». – 1870. – 3 марта.

255. Приймук С. М. Тарифна політика на залізницях Російської імперії (кінець XIX – початок XX ст.) / С. М. Приймук // Вісник Дніпропетровського університету. – Серія «Історія і філософія науки і техніки». Вип. XIX. – 2011. – С. 158–162.

256. Производство продуктов обложенных акцизом. Выпуск 1. Юго-Западные железные дороги. – Киев, 1895. – С. 1–51.

257. Прокопенко Л. Л. Політика російського уряду щодо розвитку професійної освіти в Україні в другій половині XX – на початку XX століть // Прокопенко Л. Л. Публічне адміністрування: теорія та практика. Електронне наукове фахове видання. – Дніпропетровськ, 2011. – Режим доступу : http://www.nbu.gov.ua/e-journals/Patp/2011_1/index.html.

258. Просветительные учреждения на Юго-Западных железных дорогах // Вестник Юго-Западных железных дорог. – 1904. – № 46. – С. 113–116.
259. Путь и строения на железных дорогах (на 01.01.1875) // Статистический сборник МПС. Таблица 1. – СПб. : Издание МПС, 1877. – С. 2–13.
260. Пушкин А. С. Письмо Одоевскому В. Ф., 1836 г. // Пушкин С. А. Полное собрание сочинений. – Л., 1979. – Т. 10. – С. 479–480.
261. Рабинович И. М. Общий устав российских железных дорог по разъяснениям Гражданского Кассационного Департамента Правительствующего Сената и его отделений / И. М. Рабинович. – СПб. : Право, 1914. – С. 39.
262. Радциг А.А. Влияние железных дорог на сельское хозяйство, промышленность и торговлю. СПб., 1897.
263. Райзберг Б. А., Лозовский Л. Ш., Стародубцева Е. Б. Современный экономический словарь / Б. А. Райзберг, Л. Ш. Лозовский, Е. Б. Стародубцева. – 2-е изд. – М. : «ИНФРА-М», 1999. – 479 с.
264. Расходы русских железных дорог на топливо для движущейся силы // Журнал МПС. – 1875. – С. 17–19.
265. Рибалко І. К. Історія України (частина друга) / І. К. Рибалко. – Розділ 2. Україна в другій половині ХІХ століття. Національне відродження українського народу. – Х. : Основа, 1997. – С. 177–197.
266. Рихтер И. Железнодорожные крушения и общественное сознание / И. Рихтер // Инженер. – 1897. – №№ 8, 9. – С. 364–368.
267. Російський Державний Історичний Архів (РГИА). – Ф. 219. – Оп. 1. – Ч. 4. – Сп. 6216. – Л. 51–56; 75; 80.
268. Российский Государственный Исторический Архив (РГИА). – СПб. – Ф. 1683. – Оп. 1. – Д. 58. – Л. 54.

269. Российский Государственный Исторический Архив (РГИА). – СПб. – Ф. 268. – Оп. 1. – Д. 2039. – Л. 37–39; Л. 75, 47; Л. 196 с об. – 197; Л. 65 об. – 66; Л. 67–67 об. – Оп. 6. – Д. 125–127; Д. 125.

270. Российский Государственный Исторический Архив (РГИА). – СПб. – Ф. 268. – Оп. 1. – П. 2. – Д. 1528. – Л. 58; Л. 61 об.

271. Российский Государственный Исторический Архив (РГИА). – СПб. – Ф. 378. – Оп. 3. – Д. 559. – Л. 7 с об.

272. Российский Государственный Исторический Архив (РГИА). – СПб. – Ф. 1263. – О. 1 (Журналы заседаний Комитета министров и приложения к ним (представления ведомств) по всем вопросам государственного управления). – Л. 71–111.

273. Российский Государственный Исторический Архив (РГИА). – СПб. – Ф. 583. – Оп. 4. – Ед. хр. 282. – Л. 107; 224–227.

274. Российский Государственный Исторический Архив (РГИА). – Ф. 678. – Оп. 1. – Дело 1384.

275. РГИА О сооружении железных дорог – Ф. 268. – Оп. 1. – Д. 39. – Л. 115–116 с об.

276. Российский Государственный Исторический Архив (РГИА). – Ф. 268. – Оп. 1. – Ед. хр. 533. – Л. 216–229.

277. Российский Государственный Исторический Архив (РГИА). – Ф. 268. – Департамент железнодорожных дел министерства финансов. – Оп. 1. – Д. 39. – Л. 58–59 с об.

278. РГИА Инструкция комиссии, назначенной для освидетельствования Киево-Балтской железной дороги. – Ф. 219. – Оп. 1. – Ч. 4. – Д. 6216. – Л. 51–56.

279. РГИА. О передаче Киево-Балтской железной дороги в ведении Правительства. – Ф. 219. – Оп. 1. – Ч. 4. – Д. 6216. – Л. 15–22 с об.

280. Российский Государственный Исторический Архив (РГИА). – СПб. – Ф. 422. – Оп. 1. – Д. 1359. – Л. 6.

281. Российский Государственный Исторический Архив (РГИА). – Ф. 268. – Оп. 1. – П. 2. – Д. 2039. О договорах между казенными дорогами для устранения конкуренции по разделу хлебных грузов. – Л. 85 с об.; Л. 69–72 с об.; Л. 53 с об. – 54.

282. Российский Государственный Исторический Архив (РГИА). – Ф. 268. – Оп. 1. – П. 2. – Д. 1528. Записка Особой канцелярии по кредитной части № 01.038 от 25.01.1883; Л. 36–42 с об; Л. 64–64 с об.

283. Российский Государственный Исторический Архив (РГИА). – Ф. 268. – Оп. 1. – Д. 2164. О правительственном надзоре за тарифами железных дорог. – Л. 1-1 с об.

284. Российский Государственный Исторический Архив (РГИА). – Ф. 219. – Оп. 1. – Д. 1109. – Лист 4–7 // Договор на сооружение военной железной дороги с телеграфным сообщением между ст. Бендеры (в пределах России) и до Галац (в Румынии).

285. Российский Государственный Исторический Архив (РГИА). – Ф. 219. О разрешении обществам и частным лицам сооружения железных дорог и ветвей. Оп. 1. – Д. 6650. – Л. 77.

286. Российский Государственный Исторический Архив (РГИА). – Ф. 238. – Оп. 2. (Об учреждении и деятельности сберегательно-вспомогательных касс и выдаче пособий на содержание школ и библиотек). – Д. 110. – Л. 5 об.

287. Российский Государственный Исторический Архив (РГИА). – Ф. 378. – Оп. 3. – Д. 559. Устав общества Юго-Западных железных дорог.

288. Российский Государственный Исторический Архив (РГИА). – Ф. 378. – Оп. 3. – Д. 528. – Л. 1–6.

289. Российский Государственный Исторический Архив (РГИА). – Ф. 445. Об учреждении Общества и Управления по сооружению Фастовской ж. д. – Оп. 1. – Д. 20. – Ед. хр. 17; 803–804; 1027.

290. Российский Государственный Исторический Архив (РГИА). – Ф. 446. – Оп. 27. – Д. 4. Доклад № 97. 9 мая 1874 г. «Об открытии правильного движения на большей части Ландварово-Роменской железной дороги».

291. Российский Государственный Исторический Архив (РГИА). Дело по вопросу образования общества Фастовской железной дороги. – Ф. 445. – Оп. 1. – Д. 6.

292. Российский Государственный Исторический Архив (РГИА). О выкупе Юго-Западных железных дорог в казну. – Ф. 219. – Оп. 1. – Д. 976. – Л. 1-2 с об; Л. 3.

293. Российский Государственный Исторический Архив (РГИА). Правление общества Юго-Западных железных дорог. – Ф. 378. – Оп. 1. – Л. 1–22.

294. Российский Государственный Исторический Архив (РГИА). Справка об освидетельствовании линий Юго-Западных железных дорог между Киевом и Граево с ветвью на Радзивилов. – 1887. – Ф. 219. – Оп. 1. – Д. 24231. – Л. 4–5 с об.; Л. 9. – Л. 5–8 с об.; Л. 14–15.

295. Российский Государственный Исторический Архив. – Ф. 350. – Оп. 90. – Ед. хр. 1. – Л. 3–18.

296. Российский Государственный Исторический Архив. (РГИА). – Ф. 1195. Комиссия для исследования железнодорожного дела в России при государственном совете. – Оп. 1. – Д. 114. – Л. 3–5.

297.Руководители Юго-Западных железных дорог за двадцать пять лет. Бородин // Вестник Юго-Западных железных дорог. – 1903. – № 26. – С. 23–24.

298.Русский экономист. Вып. 1. – 1884. – С. 47–48.

299.Ряскин В. Г., Любимов С. В. Инженеры путей сообщения: ж.-д. путь, мосты, строительство / В. Г. Ряскин, С. В. Любимов. – М. : ООО «Путь Арт», 2007. – С. 448–457.

300.Сведения о железных дорогах с 1873 по 1875 гг. Фастовская железная дорога // Статистический сборник МПС. – Ч. 1. – СПб. : Изд. МПС, 1877. – С. 7–8.

301.Сведения о предполагаемых работах на Киево-Балтской железной дороге в компанию 1867 года. // Киевлянин. – 1867. – № 8. – С. 38.

302.Сведения о свеклосахарной промышленности в России, собранные в 1849 г. – СПб., 1852. – С. 84.

303.Семёнов-Тян-Шанский В. П. и др. Россия. Полное географическое описание нашего отечества. Т. 7. Малороссия. Глава VII. Пути сообщения / В. П. Семёнов-Тян-Шанский. – СПб. : Издание Девриена, 1908. – 518 с.

304.Серебряков Н. В. Материалы по истории Северо-Кавказской ж. д. / Н. В. Серебряков. – Ростов-на Дону, 1957. – С. 88.

305.Система постройки и эксплуатации железных дорог // Журнал министерства путей сообщения. – СПб., 1878. – Т. 2. – Кн. 1. – С. 119–177.

306.Скальковский А. А. Биография Одесской железной дороги / А. А. Скальковский // Труды Одесского статистического комитета. – Вып. 1. – Одесса. – 1865. – С. 291–310.

307. Слабченко М. Є. Матеріали до соціально-економічної історії України XIX ст. : в 3 т. / М. Є. Слабченко. – Харків : Держвидав, 1927. – Т. 1. – С. 242.

308. Слепнев И. Н. Исторические условия подготовки первых работ С. Ю. Витте. Собрание сочинений и документальных материалов в 5 томах. – Т. 1: Пути сообщения и экономическое развитие России / И. Н. Слепнев. – М. : Наука, 2002. – Кн. 1. – С. 78–108.

309. Слепнев И. Н. С. Ю. Витте и железнодорожная тарифная реформа 8 марта 1889 года (к вопросу о балансе предпринимательских интересов и экономической политики) / И. Н. Слепнев // Отечественная история. – № 3. – 1998. – С. 20–32.

310. Соловьева А. М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XX в. / А. М. Соловьева. – М. : Наука, 1975. – С. 39; 88–89; 91–92; 160; 178–192.

311. Соловьева, А.М. Из истории выкупа частных железных дорог в России в конце XIX в. / А.М. Соловьева // Исторические записки. – М., Т.82. - 1968. - С. 89-119.

312. Сологубов В. Н. Выдающийся русский инженер А. П. Бородин / В. Н. Сологубов // Железнодорожный транспорт. – 1950. – № 1. – С. 15–18.

313. Сотников Е. А. Железные дороги мира из XIX в XXI век / Е. А. Сотников. – М. : Транспорт, 1993. – С. 52–62; 79; 110.

314. Список председателей правлений общества Юго-Западных железных дорог, начальников (управляющих) дорог и начальников служб и отделов управления Юго-Западных железных дорог за время с 28 июня 1878 года по 28 июня 1903 года // Вестник Юго-Западных железных дорог. – 1903. – № 26. – С. 25.

315. Справочная книжка для держателей русских государственных и гарантированных правительством ценных бумаг. – СПб. : Типография редакции периодических изд. М-ва финансов, 1911. – С. 79.

316. Срединский Н. К. Доклад на VIII Отделе Русского Технического Общества / Н. К. Срединский // Железнодорожное дело. – 1889. – С. 162.
317. Срезневский Б. И. Изучение снежных заносов на железных дорогах России с метеорологической точки зрения / Б. И. Срезневский // Железнодорожное дело. – 1890. – С. 60.
318. Станковский В. Движение ржи по сети наших железных дорог / В. Станковский // Журнал Министерства путей сообщений. – СПб., 1878. – Т. 2. – С. 82.
319. Старостенков Н. В. Железнодорожные войска России. Кн. 1. На службе Российской империи: 1851–1917 / Н. В. Старостенков. – М. : Евросервис-СВ, 2001. – С. 119–130.
320. Статистический сборник Министерства путей сообщения. – СПб., 1875. – С. 15.
321. Стоимость сооружения военной железной дороги от Бендер до Галаца длиной 250 верст / Российский Государственный исторический архив (РГИА). – Ф. 219. – Оп. 1. – Д. 11109. – Л. 8.
322. Стоимость сооружения и эксплуатации железных дорог. Извлечение из Всеподанейшего отчета по министерству путей сообщения за 1869–1872 гг. с приложениями // Журнал министерства путей сообщения. – 1878. – Т. 2. – Кн. 2. – С. 142–145.
323. Столичная магистраль Украины: К 100-летию Юго-Западной железной дороги / Под ред. П. Ф. Кривоноса. Киев: Политиздат Украины, 1970. - 264 с.
324. Страхов В.В. Использование внутренних государственных займов в Российской империи // Преподаватель XXI век. – М., 2006. – № 4. – С.33.

325. Тарасевич Л. С. 50 лекций по микроэкономике. Лекция 48. Монопольная власть / Л. С. Тарасевич, В. М. Гальперин, С. М. Игнатъев. – М. : «Экономическая школа», 2000. – С. 761–791.
326. Таскин А. А. Юзефград – Балта. / А. А. Таскин. – О. : Студия «Негоциант», 2005. – С. 26.
327. Татищев С. С. Император Александр II. Его жизнь и царствование / С. С. Татищев. – СПб. : Издание А. С. Суворина, 1903. – Т. 2. – 734 с.
328. Терёшина Н. П. Экономика железнодорожного транспорта : учебник для вузов ж.-д. транспорта / Н. П. Терёшина, В. Г. Галабурда, Б. М. Лapidус, М. Ф. Трихункова. – М. : УМЦ ЖДТ, 2006. – С. 22–24; 25–27; 26–27.
329. Тилигульская катастрофа // Отечественные записки. – № 2; Внутреннее обозрение. – 1876. – С. 294–297.
330. Толвинский А. Л. Устройство защитных от снежных заносов насаждений на некоторых русских железных дорогах / А. Л. Толвинский. – М., 1889. – С. 51.
331. Токарский М.Д. Железнодорожная монополия / М.Д. Токарский – СПб., - 1884. -166 с.
332. Труды Высочайше учреждённой комиссии для исследования железнодорожного дела в России. – СПб. : Тип. Братьев Шумахер, 1879. – Т. 3. – Ч. 1. – С. 20–25.
333. Труды высочайше учрежденной подкомиссии для исследования ж. д. дела в Киевском районе. – СПб., 1880. – Ч. 1. – С. 40.
334. Труды организационного комитета съезда русских деятелей по техническому и профессиональному образованию в России. – 5 секция: Средние и низшие технические училища министерства путей сообщения. – СПб., 1890. – С. 9–10.

335. Труды Высочайше учрежденной комиссии для исследования железнодорожного дела в России под председательством Э Т. Баранова, т.1-6, СПб, - 1880-1881.

336. Тютрюмов И. М. Законы гражданские с разъяснениями Правительствующего Сената и комментариями русских юристов / И. М. Тютрюмов. – М. : «Статут», 2004. – Кн. 5. – 444 с.

337. Училища технические железнодорожные // Энциклопедический Словарь. – СПб. : Издательство Ф. А. Брокгауза и И. А. Ефрона, 1902. – Т. 69. – С. 118–119.

338. Фабричная и заводская промышленность в районе Юго-Западных железных дорог. – Выпуск 2. Производство продуктов обложенных акцизом / Юго-Западные железные дороги. – К., 1895. – С. 36–41; 190; 280–311.

339. Фабричная и заводская промышленность в районе Юго-Западных железных дорог. – Выпуск III. Производство шерстяных изделий. – К., 1895. – С. 3–21; 96–97; 120–131; 154–156; 157–159; 237–244; 342–347.

340. Фабрично-заводская промышленность и торговля России / под ред. Д. Менделеева. – СПб. : Издательство Департамента торговли и мануфактур, 1893. – С. 82.

341. Федорченко В. И. Императорский Дом. Выдающиеся сановники / В. И. Федорченко. – Красноярск : БОНУС ; М. : ОЛМА-ПРЕСС, 2003. – Т. 1.

342. Феоктистов Е. М. За кулисами политики и литературы 1848–1896 / Е. М. Феоктистов. – М. : Новости, 1991. – С. 288–294.

343. Фигуровская Н. Взгляды С. Ю. Витте на государственное хозяйство / Н. Фигуровская // Научно-практический журнал «Экономист». – 2008. – № 10. – С. 80–95.

344.Филоненко М. Заметки об организации управления службой движения Юго-Западных железных дорог / М. Филоненко // Инженер. – 1897. – № 11. – С. 457–460.

345.Финансовые отношения государства и частных железнодорожных обществ в России и западноевропейских государствах". СПб., - 1887. - С. 7-13.

346.Фомина А. С. История российского предпринимательства : учебно-методический комплекс / А. С. Фомина, С. А. Гуськов, С. И. Федосова, А. И. Шумилов. – М. : Изд. центр ЕАОИ, 2009. – С. 105–109.

347.Фомин П. И. Горная и горнозаводская промышленность Юга России. – Т. 1. История горной и горнозаводской промышленности Юга России со времени возникновения до восьмидесятых годов прошлого века / П. И. Фомин. – Харьков : Тип. Б. Бенгис, 1915. – 487 с.

348.Фролов А. И. Санкт-Петербург от А до Я. Вокзалы / А. И. Фролов. – СПб. : Издательство «Глагол», 2008. – 160 с.

349.Фурдичко О. І. Ефективність ресурсно-виробничого потенціалу лісогосподарського комплексу (теорія, методологія, практика) / О. І. Фурдичко. – Львів : Світ, 1995. – 288 с.

350.Хадонов Е. Е. Железнодорожное строительство – ключевое звено приоритетных направлений экономической политики России. (Вторая половина XIX – начало XX века) : автореф. дисс. ... докт. экон. наук / Е. Е. Хадонов. – М., 1998. – 37 с.

351.Ход развития сети железных дорог: общие сведения по сети : статистический сборник МПС. – СПб. : Тип. МПС, 1877. – Ч. 1. – С. 2–3.

352.Хроника Юго-Западных дорог // Вестник Юго-Западных дорог. – 1906. – № 8. – С. 86.

353. Хусаинов Ф. И. Железнодорожные страницы в биографии С. Ю. Витте / Ф. И. Хусаинов // Бюллетень транспортной информации. – 2007. – № 10. – С. 34–40.

354. Хусаинов Ф. И. Нерегулируемые железнодорожные тарифы: российский опыт 1850–1880 годов / Ф. И. Хусаинов // Бюллетень транспортной информации. – 2009. – № 8 (170). – С. 15–22.

355. Цезаревский П. Из действительности / П. Цезаревский // Железнодорожное дело. – 1890. – № 4. – С. 353.

356. Центральный Державний історичний архів (ЦДІА) м. Києва. Дело об учреждении в г. Киеве управления Юго-Западных железных дорог. – Ф. 442. – Оп. 837. – Д. 8. – Л. 1–13.

357. Центральный Державний історичний архів м. Києва. Дело о постройке Тростянецкой железнодорожной ветки. – Ф. 693. – Оп. 1. – Д. 350. – 1887.

358. Центральный Державний історичний архів м. Києва. Дело о постройке Уманских железнодорожных ветвей – Ф. 693. – Оп. 1. – Д. 649. – 1888.

359. Центральный Державний історичний архів м. Києва. Устав общества Юго-Западных железных дорог. – 1878. – Ст. 61–62.

360. Центральный Державний історичний архів (ЦДІА) України. – Ф. 707. – Оп. 221. – Спр. 97. – Арк. 2–7. – Спр. 60. – Арк. 1–5. – Оп. 221. – Сп. 97. – Арк. 94.

361. Центральный Державний історичний архів (ЦДІА). – Ф. 442. – Оп. 534. – Д. 180. – 1879.

362. Центральный Державний історичний архів (ЦДІА). О переходе Юго-Западных железных дорог в казенное управление. – Ф. 442. – Оп. 660. – Д. 2.

363. Чернуха В. Г. Совет Министров в 1857–1861 гг. // Вспомогательные исторические дисциплины. Вып. V / В. Г. Чернуха. – Л., 1973. – С. 120–137.

364. Чупров А. И. Из прошлого русских железных дорог. Статьи 1874–1895 гг. – М. : Изд. М. и С. Сабашниковых, 1909. – С. 287–288.

365. Шаригіна О. А. Передумови будівництва залізниць на півдні України у другій половині XIX на початку XX століть / О. А. Шаригіна // Сіверянський літопис. – 2009. – № 4. – С. 125–132.

366. Шванебах П. Х. Наше податное дело / П. Х. Швенебах. – СПб. : Тип. М. М. Стасюлевича, 1903. – С. 28.

367. Шепелев Л. Е. Акционерное учредительство в России : историко-статистический очерк / Л. Е. Шепелев // Из истории империализма в России. Труды Ленинградского отделения Института истории АН СССР. – М. ; Л., 1959. – С. 163–166.

368. Шепелев Л. Е. Судьбы России. Доклады и записки государственных деятелей императорам о проблемах экономического развития страны (вторая половина 19 в.) / Л. Е. Шепелев. – СПб. : Лики России, 1999. – 358 с.

369. Шильдер Н. К. Император Николай первый: Его жизнь и царствование : в 2 т. / Н. К. Шильдер. – СПб., 1903. – Т. 1. – С. 147.

370. Шишков А. Эксплуатация железных дорог / А. Шишков. – СПб., 1877. – С. 191–197; 298–306.

371. Шишков А. Эксплуатация железных дорог / А. Шишков. – СПб., 1877. – Ч. 2. – С. 224–238.

372. Школьно-просветительные учреждения на Юго-Западных железных дорогах (1873–1903). Школьное обучение и воспитание детей служащих на дорогах // Вестник Юго-Западных железных дорог. – 1904. – № 40. – С. 10–12.

373.Шлевкова Т. В. О реформе железнодорожного транспорта в России конца XIX века: взгляд из современности / Т. В. Шлевкова // Ежегодник Волгоградского государственного университета. Выпуск 1. – Волгоград, 2001. – С. 204–212.

374.Шотлендер Я.В. Паровоз. Руководство для технических железнодорожных училищ, железнодорожных машинистов и их помощников. – СПб-М., 1885. – 224 с.

375.Эдельман О. Крушение царского поезда (18 октября 1888 г.) / Ольга Эдельман // Отечественные записки. – 2002. – № 2. – С. 249–256.

376.Энциклопедический словарь Ф. А. Брокгауза и И. А. Ефрона. – СПб. : Брокгауз-Ефрон, 1890–1907.

377.Юго-Западная железная дорога. Вчера. Сегодня. Завтра. 1870-1995 гг. Под редакцией Б.С. Олейника. К., Транспорт Украины, - 1995. – 243 с.

378.Яновская В., Фиринович Е. С портами Балтики и Украиной / В. Яновская, Е. Фиринович // Транспортный вестник. – Минск, 26.04.12.

379.1891–1895 гг. в русском железнодорожном мире // Инженер. – 1896. – № 1. – С. 1–8.

Додатки

ДОДАТОК А

Додаток А.1

Положення про порядок передачі першої ділянки
Одесько-Балтської залізниці Російському товариству
пароплавства і торгівлі (РОПІТ)
(витяг)

ПОЛОЖЕНІЄ

о порядкѣ сдачи и приѣма 1^{го} участка Одес- ской желѣзной дороги.

✓ § 1.

Сдача 1-го участка Одесской желѣзной дороги съ уступкою оной Русскому Обществу пароходства и торговли и приѣмъ дороги Обществомъ, производятся порядкомъ, въ семь положеній опредѣленномъ.

§ 2.

Обществу дано будетъ:

А) Дорога отъ Одессы до Елисаветграда и отъ Елисаветграда до Кре-І. Предметы подлежа- менчуга съ вѣтвями къ порту, магазиномъ у Тираспольской заставы, къ Буяль- шіе сдать и приѣму. ницкому соляному лиману, и отъ Раздѣльной къ Тирасполю, всего въ два пути (по вѣтви къ порту) 8,63 и между ст. Одесса и Раздѣльная 67,22 версты и того въ два пути 75,85, и въ одинъ путь 428,15, а всего 506,00 версты, съ находящимися при ней:

- а) Боковыми, запасными и разъѣздными путями.
- б) Мостами.
- в) Трубами.
- г) Путепроводами.
- д) Переѣздами и шлагбаумами.
- е) Базармами для мастеровъ и рабочихъ, и будками для сторожей и стрѣлочниковъ.
- ж) Верстовыми столбами.
- з) Шоссейными и подъѣздными дорогами.
- и) Станціями, съ принадлежащими къ нимъ паровозными и водоподъемными здаціями, жилыми и нежилыми строениями.
- к) Полустанціями.
- л) Телеграфомъ.
- м) Подвижнымъ составомъ.
- н) Имуществомъ, какъ то: инструментами, фонарями, флагами, запасными вещами для подвижнаго состава, мебелью и проч.
- о) Запасами матеріаловъ для ремонта дороги, подвижнаго состава, складами топлива, запасами освѣтительныхъ принадлежностей и проч.

Примѣчаніе. Снятые съ пути рельсы, чугунный и желѣзный ломъ, въ сдачу Обществу не поступаютъ.

В) Одесскія и Ольвіопольскія механическія мастерскія со всѣми находящи- мися при нихъ строениями, паровыми машинами, приборами и станками, при- водами и инструментами.

Продовження дод. А.1

С) Всѣ заключенные Управленіемъ желѣзной дороги и Департаментомъ желѣзныхъ дорогъ контракты на поставку матеріаловъ и запасовъ для эксплуатаціи дороги, необоженныя исполненіемъ по день сдачи оной, съ полвыми къ нимъ расчетами и авансами по уплатѣ суммъ передаются Обществу. Вмѣстѣ съ контрактами и расчетами передаются Обществу всѣ не отработанные или не подлежащіе еще освобожденію по какимъ либо причинамъ залогов; при чемъ Общество по контрактамъ суммъ возвращаетъ казеннѣ выданные задатки и авансы.

Д) Всѣ принятые для перевозки по дорогѣ товары и грузы.

Е) Всѣ дѣла и документы Управленія дороги.

Ф) Всѣ паспорта и увольнительные виды лицъ, переходящихъ на службу Общества изъ разныхъ частей эксплуатаціи дороги.

§ 3.

II. Порядокъ сдачи и приема дороги. Сдача дороги со всѣми принадлежностями, упомянутыми въ § 2, производится Управленіемъ дороги чрезъ лицъ, въ непосредственномъ вѣдѣніи коихъ сдаваемыхъ сооруженія и предметы находятся.

§ 4.

Пріемъ дороги производится уполномоченными агентами Общества, имѣющими законныя на то довѣренности отъ Правленія.

§ 5.

III. Сдача и приемъ дороги, съ принадлежащими къ ней зданіями и сооруженіями. Сдача дороги, вѣтвей ея, запасныхъ и боковыхъ путей и всѣхъ вообще принадлежащихъ къ ней сооруженій и зданій, производится по описямъ и чертежамъ, по которымъ дорога была принята Правительствомъ отъ строителя, въ двухъ экземплярахъ за подписью начальниковъ участковъ, завѣдывающаго ремонтомъ пути и зданій и начальника дороги.

По окончаніи сдачи, уполномоченный отъ Общества агентъ росписывается въ приемъ на обомъ экземплярахъ, изъ коихъ одинъ передается имъ по принадлежности Обществу, а другой начальнику дороги.

§ 6.

Въ вѣдомостяхъ показываются всѣ сдаваемые зданія и сооруженія съ принадлежащими имъ описаніемъ.

§ 7.

Дорога со всѣми зданіями, сооруженіями и устройствами, сдается Управленіемъ и принимается агентами Общества въ томъ состояніи, въ какомъ она будетъ находиться во время сдачи.

§ 8.

IV. Сдача и приемъ телеграфа. Сдача телеграфа производится по составленной шемѣ и подробной описи. Въ описи должны быть указаны число, длина и толщина проводовъ, способъ привѣрженія ихъ къ столбамъ и всѣ вообще постоянныя устройства телеграфа. Шема и опись составляются въ двухъ экземплярахъ, за подписью начальника телеграфа и начальника дороги, и по роспискѣ на сихъ экземплярахъ, одинъ изъ нихъ передается агенту Общества, а другой начальнику дороги.

Продовження дод. А.1

§ 17.

Для избѣжанія всякихъ недоразумѣній и сложныхъ расчетовъ, всѣ матеріалы, выставленные кѣмъ бы то ни было для потребностей желѣзной дороги, по какой бы ни было поставкѣ, должны быть приняты въ казну ко дню сдачи Обществу, и затѣмъ сдается Обществу на условіяхъ изложенныхъ въ § 13.

§ 18.

Могущія возникнуть недоразумѣнія при сдачѣ и приѣмѣ дороги, разрѣшаются окончательно Министромъ Путей Сообщенія.

§ 19.

Дѣйствія начальника дороги и состоящихъ въ Управленіи оной лицъ, по вступленіи Общества въ распоряженіе дороги. Со вступленіемъ Общества въ распоряженіе дорогою, начальникъ оной доноситъ о томъ Министру Путей Сообщенія, а чрезъ 2 мѣсяца по приступленіи къ приѣму дороги представляетъ ему подлинныя документы сдачи, со всѣми расчетами по онымъ, подписанные, согласно сему Положенію, агентами Общества, лицами производившими сдачу и начальникомъ дороги.

§ 20.

Со вступленіемъ Общества въ распоряженіе дорогою дѣйствія и распоряженія Управленія дороги прекращаются, и дорога поступаетъ подъ наблюденіе Правительственной Инспекціи на основаніи существующаго на сей предметъ положенія. Самое же Управленіе Одесской желѣзной дороги упраздняется по представленіи начальникомъ дороги Министру Путей Сообщенія документовъ сдачи, согласно предъидущему § и отчета въ эксплуатаціи дороги за счетъ Правительства съ 1-го января по 30-е іюля 1870 г., а до упраздненія пользуется, по соглашенію съ Обществомъ, необходимою частію помѣщеній въ зданіяхъ дороги и всѣми документами упраздняемаго Управленія, содержаніе же служащимъ въ Управленіи до упраздненія онаго производится изъ кредита на дѣйствіе дороги открытаго на текущій 1870 годъ.

§ 21.

Департаментъ желѣзныхъ дорогъ высылаетъ немедленно начальнику Одесской дороги всѣ имѣющіеся въ ономъ чертежи и описи участковъ дороги, представленные коммисіями, принимавшими означенные участки отъ строителя дороги въ вѣдѣніе Правительства; чертежи и описи эти предъявляются начальникомъ дороги Обществу, подписываются уполномоченнымъ отъ Общества и представляются Министру Путей Сообщенія для храненія въ Департаментъ желѣзныхъ дорогъ. Также точно должно быть поступлено съ чертежами и описями дополнительныхъ работъ, произведенныхъ и производящихся по двумъ контрактамъ, заключеннымъ съ Тайнымъ Совѣтникомъ Барономъ Унгернъ-Штернбергомъ.

Директоръ Департамента желѣзныхъ дорогъ, генералъ-маіоръ ЛИПИНЪ.

Начальникъ искусственной отдѣленія И. ДУНИНЪ.

Додаток А.2

Технічні умови для виготовлення проекту будівництва 2-ї ділянки
Київсько-Брестської залізниці від Бердичева до Бреста
з відгалуженням до Радзивилова

ТЕХНИЧЕСКІЯ УСЛОВІЯ

для

составленія проекта и построенія 2-го участка Кіево-
Брестской желѣзной дороги отъ г. Бердичева до Брестъ-
Литовска съ вѣтвью въ Радзивилувъ.

Содержаніе проекта.

Общій проектъ дороги долженъ заключать въ себѣ: топографическій планъ и продольную профилъ дороги, съ показаніемъ мѣстъ искусственныхъ сооружений и размѣщенія станцій, нормальную поперечную профилъ, подробную объяснительную записку и разцѣпочную вѣдомость.

Детальные проекты, въ томъ числѣ и типы искусственныхъ сооружений, строеній, подвижнаго состава и проч. должны быть сопровождаемы всѣми необходимыми описаніями, исчисленіями и спецификаціями.

Начертаніе линіи, продольная и поперечная профили.

Общее протяженіе главнаго пути отъ Бердичева, чрезъ Острогъ, до Брестъ-Литовска, съ вѣтвью въ Радзивилувъ, не должно ни въ какомъ случаѣ превышать 540 верстъ.

На главномъ пути не должно быть кривыхъ частей, описанныхъ радіусомъ менѣе 300 сажень.

Длина прямыхъ частей дороги между двумя кривыми, обращенными въ противоположныя стороны, должна быть не менѣе 100 саж.

Въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ желѣзная дорога будетъ пролегать возлѣ существующаго шоссе, она не должна быть ближе сего послѣдняго, чѣмъ на 20 саж., считая это разстояніе отъ оси полотна желѣзной дороги до оси полотна шоссе.

Продольные склоны не должны превышать 0,008. Склоны въ 0,008 не должны быть допускаемы безъ крайней надобности, особенно же на большихъ протяженіяхъ безъ площадей.

Длина сплошныхъ предѣльныхъ склоновъ ни въ какомъ слу-

— 2 —

чаї не должна быть болѣе 7 верстѣ, болѣе длинныя склоны должны быть раздѣлены горизонтальными площадками, длиною не менѣе 200 с.

Между двумя продольными склонами, направленными въ противоположныя стороны, продольная профиль дороги должна быть горизонтальною по длинѣ не менѣе 100 сажени.

Главные и разъѣздныя пути на станціяхъ должны быть горизонтальныя и длина станціонныхъ площадокъ должна быть не менѣе 500 саж. Сверхъ того, по срединѣ разстоянія между станціями, должны быть устроены горизонтальныя площадки длиною не менѣе 400 саж., для устройства на нихъ разъѣздовъ.

Земляное полотно дороги устраивается для двухъ путей шириною въ 4,60 сажени.

Откосы землянаго полотна дѣлаются полуторныя, если свойство грунта не требуетъ откосовъ болѣе пологихъ.

Нормальная поперечная профиль полотна дороги должна быть представлена учредителями на утвержденія Министра Путей Сообщенія.

Ширина полосы земли отчуждаемой подъ желѣзную дорогу должна быть не менѣе 30 сажени.

Мосты, трубы и переѣзды.

Мосты и трубы должны быть каменные, или кирпичныя, или металлическія, или частію каменные и частію металлическія.

Каменные части мостовъ и всѣ трубы должны быть устроены для двухъ путей; но металлическія фермы мостовъ могутъ быть сдѣланы для одного пути.

Конуса, сопрягающіе земляное полотно съ обратными стѣнками устоевъ мостовъ и трубъ, должны имѣть откосы полуторныя и должны быть обдѣланы камнемъ на 0.25 выше горизонта самыхъ высокихъ водъ.

Наибольшее напряженіе на квад. дюймъ поперечнаго сѣченія желѣза въ фермахъ мостовъ допускается: въ раскосныхъ мостахъ — для сжатія и вытягиванія въ поясахъ, для вытягиванія въ раскосахъ и для сминанія въ стыкахъ — 236 пуд.; для скальванія въ заклепахъ — 200 пуд.; въ балочныхъ мостахъ и въ поперечныхъ балкахъ раскосныхъ мостовъ — 200 пуд.

Устройство мостовъ чрезъ судоходныя рѣки должно быть согласовано съ потребностями судоходства.

Число переѣздовъ чрезъ дорогу должно удовлетворять вполнѣ мѣстнымъ требованіямъ безостановочнаго сообщенія.

Верхнее строеніе.

Нижній балластный слой дѣлается изъ гравія, или изъ чи-

стаго неглинистаго песку и долженъ имѣть толщины восемь-надцать сотыхъ саж. (0,18), а верхній слой балласта долженъ быть изъ щебня или крупнаго гравія (последнее въ томъ случаѣ, когда и нижній слой сдѣланъ изъ гравія) и имѣть толщины четыре сотыхъ саж. (0,04).

Поперечины, числомъ по 1,400 штукъ на версту одиночнаго пути, употребляются изъ сосноваго или дубоваго круглаго лѣса продольно распиленнаго, діаметръ коего долженъ быть отъ тринадцати до четырнадцати съ половиною сотыхъ сажени (отъ 0,13 до 0,145). Поперечины эти должны быть длиною не менѣе одной съ четвертью сажени (1,25).

Рельсы будутъ уложены въ одинъ путь, съ достаточнымъ числомъ разъѣздовъ, общая длина которыхъ, считая и разъѣзды между станціями, должна быть не менѣе $\frac{1}{5}$ всего протяженія дороги.

Рельсы должны быть хорошаго качества и вѣсомъ не менѣе 26 русскихъ фунтовъ на погонный футъ.

Форма рельсовъ и скрѣпленія ихъ должны быть опредѣлены детальными чертежами въ настоящую величину.

Ширина рельсовой колеи должна быть 5 футовъ.

Станціи.

Разстояніе между станціями не должно превышать 25 версть.

Общее число станцій, включая и оконечныя, должно быть не менѣе 27-ми.

Изъ нихъ:

I	Класса (въ Брестъ-Литовскѣ).	1.
II	>	5.
III	>	6.
IV	>	15.

Кромѣ того, на срединѣ разстоянія (приблизительно) между каждыми двумя станціями, при разъѣздномъ пути, должна быть устроена казарма для рабочихъ съ помѣщеніемъ для телеграфнаго аппарата. Казармы эти должны быть расположены такъ, чтобы въ случаѣ надобности, могли быть обращены въ полустанціи.

Внутреннее помѣщеніе пассажирскихъ зданій собственно для пассажировъ и для станціонной службы (не считая квартиръ для служащихъ) должно быть:

На станціи I	класса	не менѣе	170	кв. с.
>	II	>	130	>
>	III	>	40	>
>	IV	>	35	>

Жилые дома на станціяхъ должны имѣть въ длину не

менше 10 саж. и въ ширину не менше 4 саж. Такихъ жилыхъ домовъ на каждой станціи I и II класса должно быть не менше трехъ, а на каждой станціи III и IV класса не менше одного.

Большія мастерскія для ремонта подвижнаго состава должны имѣть въ сборочныхъ отдѣленіяхъ крытаго помещенія не менше какъ на 16 паровозовъ и на 18 вагоновъ.

Казарма для рабочихъ должна имѣть внутренняго помещенія не менше 18 кв. саж., а сторожевой домъ не менше 6 кв. саж.

Казармъ на линіи должно быть не менше одной на каждые 10 верстъ главнаго пути (считая и казармы посреднѣмъ разстоянія между станціями), а сторожевыхъ домовъ не менше одного на каждыя полторы версты главнаго пути.

Пассажирскія зданія I и II класса, паровозныя и водоемныя зданія и мастерскія должны быть каменные, прочія станціонныя строенія, казармы и другія строенія могутъ быть или каменные, или частью каменные и частью деревянные, или же деревянные на каменныхъ фундаментахъ, крытые не иначе какъ желѣзомъ или черепицею.

Водоподъемныя машины на станціяхъ I, II и III класса должны быть непременно паровыя.

Расположеніе и размѣры строеній должны удовлетворять правиламъ опредѣленнымъ постановленіями Министра Путей Сообщенія.

Станціонныя двѣры и подъѣзды къ нимъ должны быть вымощены булыжнымъ камнемъ или шоссированы.

При пограничной станціи, у Радзивилова, должны быть устроены всѣ необходимыя приспособленія для удобной и непосредственной перегрузки товаровъ изъ однихъ вагоновъ въ другіе, а также должно быть устроено таможенное зданіе I-го класса по образцу, утвержденному для таможи въ Волочискѣ. Стоимость этой таможи опредѣляется въ 420,000 руб. бред.

Подвижной составъ.

Подвижной составъ для 2-го участка дороги долженъ быть поставленъ въ количествѣ не менше: 48 товаро-пассажирскихъ и 78 товарныхъ паровозовъ, 284 пассажирскихъ и 28 багажныхъ вагоновъ и 1,950 товарныхъ вагоновъ и платформъ.

Размѣры и система подвижнаго состава должны удовлетворять правиламъ, опредѣленнымъ постановленіями Министра Путей Сообщенія

Всѣ порожнихъ паровозовъ долженъ быть: товаро-пассажирскихъ не менше 27 тоннъ (безъ тендера), а товарныхъ не менше 31 тонны (безъ тендера).

Паровозы должны быть проектированы такъ, чтобы въ нагруженномъ ихъ состояніи не приходилось болѣе 12 тоннъ на каждую ось.

Цилиндры должны быть наружныя, а рамы внутреннія. Кипятильныя трубки должны быть латунныя. Колеса паровозовъ и тендеровъ должны быть желѣзныя съ шинами изъ литой стали. Рессоры должны быть также изъ литой стали. Топки изъ красной мѣди.

Товарные паровозы, кромѣ собственнаго вѣса и вѣса тендера, должны въ лѣтнее время, подымать на уклонъ въ 0.008, со скоростью 15 верстъ въ часъ, поѣзды изъ 25 товарныхъ вагоновъ, нагруженныхъ каждый по 600 пудовъ (кромѣ тары) или всего 25,000 пудовъ вѣса поѣзда.

Пассажирскіе и багажныя вагоны должны быть шестиколесные, со стальными рессорами

Пассажирскіе вагоны должны имѣть продольный проходъ и быть снабжены ватерклозетами; а зимою должны быть отапливаемы.

Товарные вагоны и платформы могутъ быть четырехколесные. Кузовъ крутыхъ товарныхъ вагоновъ (нетормазныхъ) долженъ имѣть внутренніе размѣры не менѣе 21 фута въ длину, 9 фут. въ ширину и $7\frac{2}{3}$ фута высоты.

Длина и ширина платформъ должна быть одинаковая съ крытыми товарными вагонами.

Товарные вагоны и платформы должны вообще удовлетворять условіямъ, изложеннымъ въ постановленіи Министра Путей Сообщенія отъ 18 Января 1869 г. № 25.

Продольные рамные брусья у вагоновъ и платформъ должны быть желѣзные, а буферные и другіе поперечные брусья дубовые.

Подвѣсныя рессоры должны быть на серьгахъ.

Платформы и товарные вагоны должны быть приспособлены для перевозки войскъ и имѣть все для сего приспособленія въ количествѣ и по чертежамъ, какіе будутъ установлены Правительствомъ.

Не менѣе $\frac{1}{3}$ части пассажирскихъ и $\frac{1}{4}$ части товарныхъ вагоновъ должны быть снабжены тормозами.

Подлинныя подписаль:

Исправляющій должность Министра Путей Сообщенія
Свиты Его Величества Генераль-Маіоръ *Графъ Бобринской*.

Скрѣпилъ: Директоръ Департамента Желѣзныхъ дорогъ
Генераль-Маіоръ *Липинъ*.

Додаток А.3

**Доповідна записка правління товариства Києво-Брестської залізниці
міністру фінансів**

27 лютого 1877 года

3/10

*Докладная Изъяснительный капиталъ Киево-Брестской желѣзной дороги, опредѣ-
ленъ Высочайше утвержденною
Концессією?*

<i>Киево-Брестской для 2^{го} участка дороги . . . въ</i>	<i>23.834.250 р. м.</i>
<i>желѣзной дороги " 1^{го} " "</i>	<i>19.836.000 - -</i>
<i>" " " дополнител. работъ по 1^{му} участку .</i>	<i>1.980.000 - -</i>

26 Февраля 1877 г.

Всего въ 45.650.250 р. м.

А 346.

*Для сооруженія 2^{го} участка и дополни-
тельной работъ по 1^{му} участку дороги,
необходимо наимѣнѣе средствъ въ 18.425.000 р. 25 к,
закаковую, оптовую суммѣ С. Зидлера
взата эта постройка, обеспеченная зало-
гомъ въ 1.000.000 руб. сер.*

*Правленіе предполагаетъ образовать
эту суммѣ слѣдующимъ образомъ:*

<i>реализаціею 15.889.500 облиг. по 75% =</i>	<i>11.917.125 р. -</i>
<i>" 7.944.750 акций " 80% =</i>	<i>6.355.800 - -</i>
<i>" 1.980.000 " " 75% =</i>	<i>1.485.000 - -</i>

19.757.925 р. мст

<i>за выетомъ издержанныхъ на</i>	
<i>предварительные расходы</i>	<i>1.532.828 р. 75 к.</i>

Итого . . 18.425.000 р. 25 к.

*Его Высочре^{ст}ву
Г. Министру
Финансовъ*

*Въ дѣйствительности же оказалось, что
предполагаемая реализація не возможна:
вопервахъ, вслѣдствіе оказавшейся по*

Продовження дод. А.3

металургічних акціями, замість в цю суму облігаціями,
2., покрити недодержку в 1.548.596 р. 25к. по 2-му участку
облігаціями 1-го участку дороги в 2060.795 руд. металургічних нарицательних.

Если Правительство найдет возможным
принять это ходатайство Правительства, и темь досла
вити Обществу потребная для постройки дороги
средства, то капитал, определенный Высочайш
ше дарованною концессією в 45.650.250 руд. мет.,
оставаясь неизмѣннымь, распределится по участ
камь нижеслѣдующимь образомь:

для покупки 1-го участка дороги			
акцій . . . на	11.908.500 р. м.		
облігацій . . . „	<u>5.866.705 -</u>	-	17.775.205 р. м.
для сооруженія 2-го участка, съ допол нительными работами по 1-му участку			
акцій . . . на	3.308.250 р. м.		
облігацій „	<u>24.566.795 -</u>	-	<u>27.875.045 -</u>
			Итого . . . 45.650.250 руд. мет.

Кроме того в Государственномъ Банкѣ хранят
ся принадлежащая Обществу и внесенная или 20%
съ акционернаго капитала, т. е. 1.984.950 руд. мет., по
ступившая отъ г. Бейхредера подъ залогъ акцій на
6.616.500 рудией металургічных нарицательныхъ,
и которае, т. е. 1.984.950 руд. слѣдуеть возвратити изъ
облігаціоннахъ суммь, для освобожденія вышеупо
мянутаго акционернаго капитала в 6.616.500 руд.
метал. нарицательныхъ и для заміна его облигаці
ми соответственнаимь уменьшеніемь суммь,

Продовження дод. А.3

якого Товариство посилаєть на облигаціоннаго капитала.

Следовательно остается для сооружения 2^{го} участка дороги и для дополнительных работ по 1^{му} участку всего облигацій на 24.566.795 руб. мет., что по 75% составит сумму в 18.425.096 руб. 25к. а за вычетом суммы сбудуемой
 З. Бейнхредеру для выкупа акций 1.984.950 руб. -
 16.440.146 руб. 25к.

а съ присоединеніемъ суммы хранящейся въ Государственномъ Банкѣ 1.984.950 - -
 полагается. 18.425.096 руб. 25к.

Въ заключеніе Правленіе считаетъ долгомъ при совокупитъ, что З. Бейнхредеръ по контракту имѣеть право покупки, до откритія движенія по дорогамъ, по цѣнѣ 75 за 100 половины непосильщеннаго до сего времени акций, т. е. на 3.308 250 рублей нарицательнаго; поему Правленіе и покорнѣйше проситъ, предоставить ему это право выкупа, означеннаго количества акций, за наличныя деньги по 75 за сто, до откритія движенія на всѣмъ протяженіи Кіево Брестской желѣзной дороги.

А. К. Захаровъ
 Пред. Правленія
 В. Шенгунинъ

Додаток А.4

Лист правління товариства до Особливої Канцелярії по кредитній частині
 міністерства фінансів щодо проведення взаєморозрахунків
 із урядом за борги з прибутків, отриманих товариством
 за підсумками роботи в 1874 р.

ОСОБ.КАНЦ.ПОКРЕД.Ч.
 15 НОЯ 74 № 07311
 34

**ОБЩЕСТВО
 КИЕВО-БРЕСТСКОЙ**
 Железной дороги
 ПРАВЛЕНИЕ.

Въ Особленную Канцелярію по
 Кредитной Части.

14 Ноября 1874 года
 № 7483
 С.Петербург
 Большая Морская №58.

Особленная Канцелярія отношением
 отъ 1 сего Ноября за № 14048, уведомивша
 Правленіе Общества Кіево-брестской
 железной Дороги, что чистая прибыль отъ
 эксплуатации сей Дороги за 1873 годъ, показан-
 ная по отчету Правленія Общества во сум-
 мѣ 1.880.584 р. 76 к. должна быть внесена на ос-
 нованіи Высочайше утвержденнаго Устава
 Общества во Государственный Банкъ на те-
 куцій счетъ Государственнаго Казначейства,
 присвокупивъ, что сами Правленіе востре-
 титъ къ тому какія либо затверженія, по
 уведомимо-бы о томъ Особленную Канцелярію
 для доклада Е.И. Министру финансовъ.

Въ отчете за 1873 годъ
 чистая прибыль в суммѣ
 354619 р 54 к.

Вслѣдствіе сего Правленіе Общества
 Кіево-брестской железной Дороги имеетъ
 честь объявить:

Въ отчете за 1873 годъ
 чистая прибыль в суммѣ
 354619 р 54 к.

1) Что отчета Правленія за 1873 годъ вид-
 но, что за Обществомъ Кіево-брестской
 железной Дороги кромѣ прибыли отъ экс-
 плуатации за 1873 годъ числится долгъ
 проседающий отъ не внесения Правленіемъ
 Общества чистыхъ прибыли отъ эксплуата-
 ции за 1870, 1871 и 1872 года всего 782.686 р. 00 1/2 к.
 также что подписанная въ урядѣ Пра-
 вительству за проценты по облигационному

Продовження дод. А.4

капіталу, во исполнені § 16 Уставу, на 1^е Январа 1874 года состоить за Обществомъ 2.663.270 р. 76 1/2 коп.

2, По тому же отчету оказывается, что изъ общей суммы прихода: 2.663.270 р. 76 1/2 к. в распоряжении Правленія номинальными деньгами на 1^е Январа 1874г. имело только 354.619 р. 84 коп.

и 3, Что оставшаяся затвѣмъ сумма 2.308.650 рублей по тому же отчету значителъ:

а, Въ матеріалахъ, инструментахъ, топивомъ и прочихъ предметахъ необходимыхъ для правильной эксплуатации Дороги.

б, Отпущенными затвѣмъ образно на работы и поставки по устройству Дороги: такъ какъ Общество во исполненіи предвѣнія Правительства и обязательства заключенныхъ предвѣній Правленіемъ, оказывая устройству Дороги хозяйственнымъ способомъ, для покрытія необходимыхъ на сей предметъ расходовъ, не имело ни какихъ другихъ источниковъ.

и в, Высканьями по опредѣленію судебныхъ мѣстъ и на основаніи исполнительныхъ мѣстъ на уплату кредитору Займера свыше 600 т. руб.^(*)

Изъ этого слѣдуетъ, что Правленіе Общества, во уплату долга Правительству за проценты по облигаціонному капиталу 1^е Январа 1874 года имело возможность внести только имѣющіяся у него номинальные деньги 354.619 р. 84 коп., которые могутъ быть внесены и въ настоящее время по первому предвѣнію Особной Канцеляріи, и что оставшаяся затвѣмъ

(*) Въ оцѣнѣ расходовъ выданныхъ по этимъ последнимъ двумъ статьямъ Правленіе имело въ своемъ распоряженіи: 1, невыданнаго Обществу облигаціоннаго капитала по 1 и 2 участкамъ свыше 1.700.000 руб. лит.; 2, изъ акціонернаго капитала 445.834 р. 38 коп. кред. и 3, 439.696 р. 33 коп. лит. не выданнаго изъ суммъ въ 2.400.000 руб.

Продовження дод. А..4

сума 2.508.650 р. 22½ коп. не може бути урешена
 Правительству в наступному році.

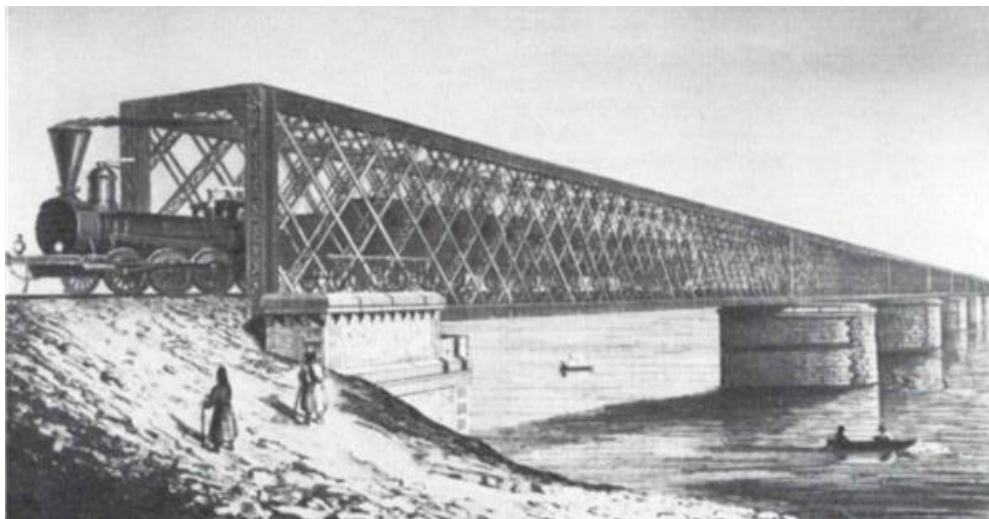
Делегати в сьому встановили Особливою Інструкцією,
 Правління Общества Київсько-Брестської залізничної Дороги
 повинне нести постійні витрати, що повина
 урешити Правительству суми, відносячись до дого-
 довля експлуатації Київсько-Брестської ж.д. наводяться в
 залежності від одредженого Дефіциту, окремим чином в
 структурному і експлуатаційному капіталі Общества
 Київсько-Брестської залізничної Дороги. Одреджений цього де-
 фіциту по ходатайству Правління поручено назначеною
 для сего особою Правительственной Комісії, которая нын-
 не і займається роз'ясненням фінансового положення
 Дороги Общества; внаслідок за окончанням занять Комісії
 Правління Общества представити о способі поповнення
 Дефіциту, по сьому цю уже вважається возможным повер-
 тити експлуатаційні всі суми позаштатні у неї
 для покриття вищепоміжених необхідних витрат і
 ужити окончательний расчет з Правительством по
 сумам призначеним йому на основанні § 16
 Высочайше утвержденного Устава.

За ПРЕДСЕДАТЕЛЯ Г. Францешевича

ДОДАТОК Б

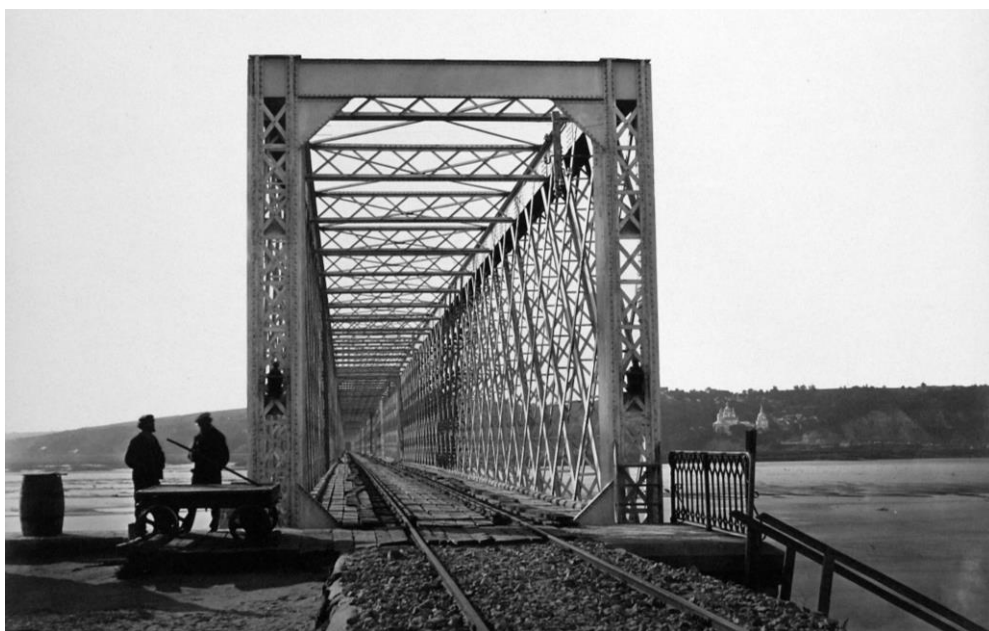
Додаток Б.1

Дніпровський залізничний міст. Гравюра 1870-х рр.



Додаток Б.2

**Вид на Дніпровський залізничний міст через Дніпро в Києві.
Гравюра 1870-х рр.**



ДОДАТОК В

Додаток В.1

Статут акціонерного товариства
Південно-Західних залізниць (витяг). 1878 р.

На подлинномъ написано: „ГОСУДАРЬ ИМПЕРАТОРЪ
Уставъ сей разсматривать и Высочайше утвердить со-
изволилъ, въ Царскомъ Селѣ, въ 9-й день іюня 1878 года“.
Подписаль: Управляющій дѣлами Комитета Министровъ,
Статсъ-Секретарь *Козановъ*.

УСТАВЪ

ОБЩЕСТВА

ЮГО-ЗАПАДНЫХЪ

ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.

I.

Учрежденіе Общества, права и обязанности его.

§ 1.

Существующія нынѣ Общества: Кіево-Брестской, же-
лѣзной дороги—дѣйствующее на основаніи устава, Вы-
сочайше утвержденнаго 1-го января 1871 года, Бре-
сто-Гравеской желѣзной дороги — дѣйствующее на
основаніи устава, Высочайше утвержденнаго 30 апрѣля
1871 г., и Одесской желѣзной дороги—входящее, на
основаніи устава, Высочайше утвержденного 29 апрѣля
1874 года, въ составъ Русскаго Общества парход-
ства, торговли и Одесской желѣзной дороги, за от-

Образованіе
Общества.

— 4 —

дѣленіємъ его отъ Русскаго Общества пароходства и торговли, соединяются, на основаніи настоящаго устава, въ одно Общество, подъ наименованіемъ: „Общество Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ“.

§ 2.

Протяженіе до-
роги и раздѣ-
леніе ея на
участки.

Переходящія къ Обществу Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, дороги Одесская, Кіево-Брестская и Бресто-Граевская имѣють протяженіе:

Одесская:

Отъ Одессы, чрезъ станціи Раздѣльную, Вирзулу и Жмеринку, до Волочиска	516,54	верстѣ.
Вѣтвь отъ Одессы къ Одесскому порту и магазинамъ, и къ Куяльпичимъ солянымъ промысламъ . . .	26,53	„
Отъ станціи Раздѣльной, чрезъ Бендеры, до р. Прута на соединеніе съ Румынскою дорогою	210,07	„
Вѣтвь отъ Бендеръ къ Варницкой пристани на р. Днѣстрѣ . . .	3,43	„
Отъ Вирзулы до Елисаветграда . .	268,53	„

Кіево-Брестская:

Отъ Кіева, чрезъ станцію Казатинъ, до Жмеринки	254	„
Отъ станціи Казатинъ, чрезъ станцію Здолбуново, до Брестъ-Литовска .	460	„

— 5 —

Отъ станціи Здолбуново до Радзиви- лова	88	версть.
Соединительная вѣтвь между станціею Брестъ Кіево-Брестской и станціею того же наименованія Вресто-Граев- ской дороги	2	„
<i>Бресто-Граевская:</i>		
Отъ Брестъ-Литовска, чрезъ Старо- сельцы, до прусской границы у мѣ- стечка Граева	199,27	„
Вѣтвь отъ станціи Старосельцы до Бѣлостока	3,19	„
Всего	2031,56	версть.

Всѣ приведенныя дороги, съ переходомъ ихъ въ Общество, образуютъ одну дорогу, которая можетъ быть подраздѣляема на участки, по усмотрѣнію Общества, съ утвержденія Министерства Путей Сообщенія.

§ 3.

Общество Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ обя-
зывается: а) производить эксплуатацію трехъ соеди-
ненныхъ въ одну дорогъ; б) окончить тѣ дополни-
тельныя работы, на которыя имѣются уже спеціальныя
ассигнованія, отдѣльно по каждому изъ трехъ Об-
ществъ, входящихъ нынѣ въ составъ соединеннаго Об-
щества Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, и имѣюще
по окончены, съ покрытіемъ предстоящихъ по сему

Обязанность
Общества.

— 6 —

расходовъ изъ упомянутыхъ спеціальныхъ ассигнованій, переходящихъ также въ распоряженіе новаго соединенаго Общества; в) устроить на свой счетъ разгрузочныя пути и крытыя платформы въ Одессѣ, Кіевѣ и Граевѣ; г) устроить на свой счетъ воинскія приспособленія подвижнаго состава и склады для храненія оныхъ въ Одессѣ, Кіевѣ и Брестѣ; приче́мъ на Обществѣ должно лежать и самое храненіе этихъ приспособленій и ихъ возобновленіе; д) принять, буде Правительство того потребуетъ, подвижной составъ, поступившій и могущій еще до 1-го іюля 1878 года поступить изъ правительственныхъ запасовъ на одну изъ дорогъ, входящихъ нынѣ въ составъ Общества, въ суммѣ, издержанной Правительствомъ на приобрѣтеніе, храненіе, страхованіе и доставку сего подвижнаго состава, съ уменьшеніемъ, впрочемъ, исчисленныхъ такимъ образомъ издержекъ на сумму чистаго дохода, полученнаго Правительствомъ за временное пользованіе частью того подвижнаго состава другими желѣзными дорогами; е) во всякое время безотлагательно исполнять требованія Правительства по укладкѣ втораго пути на всей дорогѣ или части оной, по устройству развѣздныхъ и станціонныхъ путей, по увеличенію количества подвижнаго состава и по устройствамъ для усиленнаго пассажирскаго и грузоваго движенія и для приѣма и храненія грузовъ, а равно по устройству питательныхъ вѣтвей и подвозныхъ путей, шоссейныхъ или водныхъ, съ увеличеніемъ для сего

— 7 —

основного капітала Общества, на основаніяхъ, кои Правительствомъ указаны будуть; ж) возвести, въ случаѣ признанной Правительствомъ необходимости, тѣ сооруженія и устройства для снабженія провозимыхъ военныхъ партій горячею пищею и для помѣщенія военныхъ комендантовъ, которыя признаны будутъ для упомянутой потребности необходимыми, — съ соотвѣтствующимъ увеличеніемъ облигаціоннаго капітала Общества, и з) принять въ свое вѣдѣніе, буде Правительство того потребуеть, Бендеро-Галацкую желѣзную дорогу на условіяхъ, кои будутъ постановлены Правительствомъ, и съ увеличеніемъ капітала Общества въ формѣ и размѣрѣ, признанныхъ Правительствомъ необходимыми.

§ 4.

Всѣ работы, показанныя въ § 3, пункты б, в, г, е и ж, и вообще всѣ устройства, вызываемыя потребностями развивающагося движенія, должны быть производимы Обществомъ по утвержденнымъ Министромъ Путей Сообщенія проектамъ и слѣтамъ, или разноцѣпочнымъ вѣдомостямъ, и подъ наблюденіемъ Правительственной Инспекціи.

§ 5.

Фактическое соединеніе дорогъ: Одесской, Кіево-Брестской и Бресто-Граевской въ одну дорогу, съ переходомъ въ распоряженіе Общества Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, начинается 1 іюля 1878 г., по

Порядокъ перехода дорогъ Обществу Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ

балансамъ трехъ соединяемыхъ Обществъ на то число; приче́мъ, по тѣмъ же балансамъ, переходятъ на Общество Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ и лежащіе на каждомъ изъ отдѣльныхъ Обществъ долги и обязательства.

§ 6.

Разрѣшеніе
вопросовъ,
возникшихъ до
утвержденія
устава Юго-
Западныхъ же-
лѣзныхъ до-
рогъ.

Всѣ вопросы, возникшіе за время до утвержденія сего устава, разрѣшаются относительно каждаго отдѣльнаго Общества, входящаго въ составъ Общества Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, на основаніи дѣйствовавшихъ до сего времени уставовъ каждаго изъ означенныхъ Обществъ.

§ 7.

Эксплоатація
дороги.

Общество обязано постоянно содержать всю принадлежащую ему дорогу и движеніе по ней въ исправности, для удовлетворенія всѣхъ потребностей эксплуатаціи относительно безопасности, удобства и непрерывности передвиженія пассажировъ и грузовъ.

Общество обязано употреблять для отопленія паровозовъ и вообще паровыхъ машинъ исключительно минеральное топливо съ того времени, когда Министерство Путей Сообщенія сего потребуетъ.

Если желѣзная дорога, или которая либо ея часть, не будетъ удовлетворять въ чемъ либо сказаннымъ условіямъ, то, если не будетъ признано необходимымъ приступить въ мѣра́мъ, указаннымъ въ § 62 сего устава, Общество обязано, по требованію Министра

Путей Сообщенія, произвести неотлагательно, на свой счет, подлежащія устройства, въ опредѣленномъ Министеромъ размѣрѣ, для удовлетворенія упомянутымъ условіямъ.

Если Общество, по какимъ бы то ни было причинамъ, не исполнитъ въ срокъ требованія Министра Путей Сообщенія, то требованіе это приводится въ исполненіе распоряженіемъ Министра Путей Сообщенія на счетъ Общества, при чемъ сіе послѣднее возмѣщаетъ всѣ издержки казны безъ всякаго возраженія.

Въ случаѣ производства работъ распоряженіемъ Правительства, Общество обязано оказывать всевозможное содѣйствіе къ успѣшному ходу сихъ работъ.

§ 8.

Плата за перевозку пассажировъ и клади опредѣляется сообразно классамъ пассажировъ, разрядамъ клади и скорости движенія.

Опредѣленіе провозной платы.

§ 9.

Проекты: поверстнаго тарифа, классификація грузовъ, а также условій пріема, перевозки и сдачи грузовъ, перевозки пассажировъ и условій (конвенцій) съ примыкающими желѣзными дорогами, относительно непрерывнаго слѣдованія пассажировъ и грузовъ, должны быть представлены Правленіемъ Общества на разсмотрѣніе и утвержденіе Министра Путей Сообщенія.

Утвержденіе правилъ, относящихся до перевозки грузовъ и пассажировъ.

Высшій предѣлъ (махімум) тарифной платы, въ первыя пять лѣтъ со дня утвержденія сего устава, не

— 10 —

долженъ превышать принятаго въ уставѣ Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ.

По истеченіи первыхъ пяти лѣтъ со дня утвержде-
нія сего устава, а затѣмъ черезъ каждое послѣдующее
пятилѣтіе, Правительство, если признаетъ нужнымъ,
подвергаетъ пересмотру тарифную плату и устано-
вляеть, буде окажется надобность, новый предѣльный
тарифъ, соотвѣтственно измѣнившимся обстоятельствамъ.
О такомъ измѣненіи Министръ Путей Сообщенія, по
предварительномъ соглашеніи съ Министромъ Финан-
совъ, испрашиваетъ Высочайшее разрѣшеніе чрезъ Ко-
митетъ Министровъ.

Причемъ на усмотрѣніе Комитета Министровъ дол-
женъ быть представленъ и отзывъ Правленія Общества
по сему предмету.

Это правило относится также къ измѣненію высшаго
предѣла платы, опредѣленной ниже, въ §§ 11, 12 и
17, за перевозку минеральнаго топлива, соли, удобри-
тельныхъ туковъ и скота и за экстренные поѣзды.

§ 10.

Пониженіе про-
возной платы.

Когда дивидендъ по акціямъ будетъ не менѣе 3%
сверхъ гарантированныхъ 5%, т. е. составитъ не ме-
нѣе 8% съ нарицательнаго акціонернаго капитала, то
Общество обязано произвести, по требованію Прави-
тельства, соотвѣтствующее пониженіе провозной платы,
преимущественно на предметы народнаго продовольствія
и сельскаго хозяйства.

— 11 —

§ 11.

Мѣстный тарифъ съ пуда минеральнаго топлива, желѣзной руды и удобрительныхъ туковъ, при разстояніяхъ перевозки свыше двухсотъ верстъ, не долженъ превышать одной шестьдесятъ пятой коп. за версту; при перевозкахъ же на меньшія разстоянія устанавливается спеціальныи тарифъ, утвержденный Министромъ Путей Сообщенія. Предѣльный тарифъ на соль не долженъ превышать одной сорокъ пятой коп. съ пуда и версты.

Провозная плата съ пуда минеральнаго топлива, соли и удобрительныхъ туковъ.

§ 12.

При перевозкѣ скота Общество обязано подчиниться правиламъ и тарифнымъ постановленіямъ, какія на сей предметъ будутъ установлены Правительствомъ, а также приспособить для такой перевозки часть товарныхъ вагоновъ, по указанію Министра Путей Сообщенія.

Перевозка скота.

§ 13.

Общество обязано подчиниться при перевозкѣ рельсовъ той уменьшенной противъ общаго тарифа платѣ, которая будетъ установлена на сей предметъ по соглашенію Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ.

Перевозка рельсовъ.

§ 14.

Накладные расходы при перевозкѣ грузовъ, какъ-то: комисіонерскіе, расходы за подвозку, нагрузку, выгрузку и складъ въ станціонныхъ пакгаузахъ, устроенныхъ при желѣзныхъ дорогахъ, взимаются въ размѣрѣ,

Накладные расходы.

— 70 —

Сообщенія. Каждое лицо, занимающее въ Обществѣ какую либо должность, подлежитъ, по требованію Министра Путей Сообщенія, безотлагательному увольненію.

V.

Поступленіе желѣзной дороги въ вѣдѣніе Правительства и ликвидація дѣлъ Общества.

§ 62.

Послѣдствія
неисправности
Общества.

Если Общество допуститъ разстройство дороги и движенія по которой либо части оной или по всей дорогѣ, или не будетъ выполнять которой либо изъ прочихъ обязанностей, возложенныхъ на него сямъ уставомъ, то Министръ Путей Сообщенія дѣлаетъ Обществу первое предостереженіе. Если по этому первому предостереженію Общество не приметъ надлежащихъ мѣръ для исполненія требованій Министра, то Министръ дѣлаетъ ему, чрезъ три мѣсяца, второе предостереженіе.

Если въ теченіе трехъ мѣсяцовъ послѣ втораго предостереженія Общество не исполнитъ требованія Министра, то Правительство: 1) или приводитъ свои требованія въ исполненіе непосредственнымъ распоряженіемъ на счетъ Общества; 2) или вступаетъ въ управленіе и распоряженіе, на счетъ Общества, всею дорогою, или частью оной; 3) или же вступаетъ во владѣніе дорогою со всѣми ея принадлежностями, всѣми денежными суммами, матеріалами и запасами, пригото-

раемыхъ и дѣйствующихъ тѣмъ же порядкомъ, какъ указано въ § 62.

Опредѣленная оцѣнкою сумма выплачивается Правительствомъ Обществу государственными 5% бумагами, съ удержаніемъ изъ нея, какъ сказано выше, суммъ на уплату долговъ Общества Правительству, въ случаѣ недостачи для сего запаснаго капитала.

Относительно заключенныхъ Обществомъ договоровъ и условій соблюдается постановленіе § 62.

§ 64.

Безплатное
вступленіе Пра-
вительства
во владѣніе
дорогою.

По истеченіи указаннаго въ § 22 срока владѣнія Обществомъ желѣзною дорогою, Правительство вступаетъ безплатно во владѣніе оною, равно какъ всеми при ней постройками, подвижнымъ составомъ, прочими принадлежностями, относящимся къ ней имуществомъ, движимымъ и недвижимымъ, и частью оборотнаго капитала, въ размѣрѣ 4.063,000 руб. кред. (§ 40), въ деньгахъ или имуществѣ состоящаго.

Долги Правительству, какіе будутъ въ тому времени состоять за Обществомъ, покрываются изъ запаснаго капитала послѣдняго, преимущественно передъ другими долгами Общества. Могущій затѣмъ оказаться остатокъ этого капитала поступаетъ въ полное распоряженіе Общества.

Если же запаснаго капитала окажется не достаточно для покрытія долговъ, то въ возмѣщеніе оныхъ посту-

— 79 —

паєть соотвѣтственная часть причитающихся въ пользу
Общества капиталовъ и имущества.

§ 65.

Одновременно со вступленіемъ Правительства во
владѣнію дорогою, на основаніяхъ, изложенныхъ въ §§
62---64, Общество приступаетъ къ ликвидаціи всѣхъ
своихъ дѣлъ, на общемъ законномъ основаніи.

Ликвидація
дѣлъ Обще-
ства.

ПОДЛИННЫЙ ПОДПИСАЛИ:

Правленіе Русскаго Обще-
ства пароходства, торговли и
Одесской желѣзной дороги:
И. Гавескій. И. Суцков.

Правленіе Общества Кіево-
Брестской желѣзной дороги:
*Ф. Фельдманъ. И. Вышнеград-
скій.*

Правленіе Общества Бресто-
Граевской желѣзной дороги:
П. Петерсъ. Георгіа Брандтъ.

Министръ Финаисовъ,
Статсъ-Секретарь *Рейтерна.*

Министръ Путей Сообще-
нія, Генераль-Адъютантъ
К. Посетъ.

Додаток В.2

Витяг зі Статуту товариства Київсько-Брестської залізниці

*На подлинномъ написано:
 „Государь Императоръ Уставъ сей разсматри-
 вать и Высочайше утвердить соизволимъ, въ С. Пе-
 тербурге, въ 1^е день Января 1871 года”
 Управляющий делами Комитета П.г. Министровъ
 Статсъ-Секретарь (подписалъ) Корниловъ.*

УСТАВЪ

ОБЩЕСТВА

КИЕВО-БРЕСТСКОЙ

ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ.

§ 1.

Для сооруженія желѣзной дороги отъ Бердичева до Брестъ-Литовска, съ вѣтвю отъ одного изъ пунктовъ этой линіи до Австрійской границы у Радзивилова, и для эксплуатаціи какъ этой дороги, такъ и построеннаго Правительствомъ участка желѣзной дороги отъ Кіева до станціи Жмеринки, съ вѣтвю отъ ст. Козатина до г. Бердичева, образуется акціонерное Общество подъ названіемъ: «Общество Кіево-Брестской желѣзной дороги» *).

Цѣль Общества.

Кіево-Брестская желѣзная дорога раздѣляется на два участка, изъ которыхъ первый отъ Кіева до ст. Жмеринки 253 версты съ вѣтвю отъ ст. Козатина до Бердичева 25 верстъ, всего 278 верстъ и второй отъ Бердичева до Брестъ-Литовска, съ вѣтвю къ Радзивилову, около 535 верстъ.

Первый участокъ, построенный Правительствомъ, Общество приобрѣтаетъ отъ Правительства на условіяхъ, подробно-изложенныхъ въ §§ 12 и 13 концессіи на Кіево-Брестскую желѣзную дорогу, Высочайше утвержденной 27 Апрѣля 1870 г.

Второй участокъ Общество обязывается построить на свой счетъ и сдержать и снабдить его подвижнымъ составомъ и всеми принадлежностями для его эксплуатаціи, во всемъ согласно съ техническими условіями, приложенными къ концессіи на Кіево-Брестскую желѣзную дорогу.

(Изъ § 1 концессіи на Кіево-Брестскую жел. дорогу)

*) Учредитель Общества Дѣйствительный Статскій Совѣтникъ, Алексѣй Андреевичъ Рабиншичъ.

Продовження дод. В.2

— 2 —

§ 2.

Сроки откритія дорог.

Общество обязуется приступитъ къ работамъ, какъ по дополнительнымъ устройствамъ и обзаведенію 1-го участка— дороги, такъ и по устройству 2-го участка дороги не позже 27-го Октября 1870 года и кончить всѣ работы по первому участку не позже 27-го Апрѣля 1871 года, а поставку дополнительнаго подвижнаго состава (§ 19) для этого участка не позже 19-го Августа 1871 года; все же устройство и обзаведеніе втораго участка Общество обязано кончить, для откритія правильнаго движенія, не позже 27-го Октября 1872 года. Въ случаѣ войны, блокады или другихъ равносильныхъ общественныхъ бѣдствій, вынудившихъ остановить на нѣкоторое время дѣйствія общества или производство работъ, срокъ опредѣленный для окончанія работъ долженъ быть соотвѣтственно увеличенъ.

(Изъ § 16 конц. на Кіево-Брест. жел. дор.).

§ 3.

Общество обязано, не позже истеченія настоящаго 1870 года, войти въ соглашеніе съ компаніею Галиційской Лемберго-Бродской желѣзной дороги о соединеніи этой дороги съ Радзивилловскою вѣтвію Кіево-Брестской желѣзной дороги съ тѣмъ, чтобы такое соединеніе было окончено и открыто одновременно съ открытіемъ движенія на упомянутой Радзивилловской вѣтви.

(Изъ § 5 конц. на Кіево-Брест. жел. дор.).

§ 4.

Срокъ владѣнія дорогою.

Общество владѣть всею Кіево-Брествою желѣзною дорогою на условіяхъ, въ настоящемъ Уставѣ опредѣленныхъ, въ продолженіи восьмидесяти одного года, считая съ 27-го Октября 1872 года.

(Изъ § 2 конц. на Кіево-Брест. жел. дор.).

§ 5.

Внесеніе 20% съ акціонернаго капитала.

Учредителямъ Общества внесено въ Государственный Банкъ 20% съ акціонернаго капитала, опредѣленнаго какъ для дополнительныхъ работъ на 1-мъ участкѣ, такъ и для сооруженія 2-го участка дороги.

Изъ помянутаго вноса производится Обществу выдачи за исполненныя работы и поставки, тѣмъ порядкомъ, какой установленъ ниже въ § 13-мъ по 1-му участку дороги въ размѣрѣ $\frac{1}{5}$ стоимости исполненныхъ работъ и поставокъ исчисленной по раздѣлочной вѣдомости, а по 2-му участку— въ размѣрѣ $\frac{1}{15}$ стоимости исполненныхъ работъ и поставокъ исчисленной по той же вѣдомости (§ 17).

Проценты съ этой внесенной въ Банкъ суммы, причитаю-

— 3 —

щієся по правиламъ онаго со дня вноса по день выдачи, за-
считываются въ пользу Общества.

(Изъ § 3 ковл. на Киево-Бретск. жел. дор.).

§ 6.

*Въ обезпеченіе оърнато исполненія въ срокъ Гпредпріятія, на условіяхъ въ настоящемъ Уставъ опредѣленныхъ, Учреди-
телемъ Общества представлень въ Государственный Банкъ залогъ на одинъ миллионъ рублей.*

Освобожденіе сего залога начнется не прежде, какъ по доведеніи Обществомъ работъ и поставокъ *обомъ* участковъ желѣзной дороги до такой степени, что сумма залога составитъ болѣе 5% со стоимости остающихся къ исполненію работъ и поставокъ по цѣнамъ разцѣпной вѣдомости, на тѣмъ залогъ возвращается Обществу частіи, по мѣрѣ дальнѣйшаго исполненія работъ, съ тавимъ однако же расчетомъ, чтобы неосвобожденная часть залога всегда составляла не менѣе пяти проценто въ стоимости работъ и поставокъ остающихся въ исполненію.

(Изъ § 4 ковл. на Киево-Брест. жел. дор.).

§ 7.

Основной капиталъ Общества *опредѣляется въ срокъ пять миллионо въ шестьсотъ пятидесять тысячъ двѣсти пятидесять рублей металлическихъ, и составляется изъ:*

а) Наричательной стоимости Правительственнаго 1-го участка дороги 19,836,000 р. м.

б) Наричательной стоимости требуемыхъ отъ Общества дополнительныхъ работъ и поставокъ, для приведенія сего участка въ надлежащее устройство *по оьдомости, приложенной къ концессіи* 1,980,000 » »

в) Наричательнаго капитала, потребнаго на сооруженіе 2-го участка дороги 23,834,250 » »

Итого 45,650,250 » »

Капиталъ этотъ образуется *выпускомъ:*

Выпускомъ Негарантированныхъ акцій на $\frac{1}{3}$, т. е. на сумму пятнадцать миллионо въ двѣсти шеснацать тысячъ семьсотъ пятьдесятъ руб. мет.

Гарантированныхъ облигацій на $\frac{2}{3}$, т. е. на сумму тридцать миллионо въ четыреста тридцать три тысячи пятьсотъ руб. мет.

За уступаемый Обществу первый участокъ дороги отъ Кіева до Жмеринки, съ вѣтвью отъ Казатина до Бердичева, Правительство, при сдачѣ этого участка, получаетъ отъ Общества, безъ всякой за то платы:

акціямъ 5,292,000 р. м.

облигаціямъ 14,544,000 » »

Итого девятнадцать миллионо въ восемьсотъ тридцать шесть тысячъ рублей мет.

Залогъ Общества.

Гипотеканцими образомъ

Капиталъ Общества.

Продовження дод. В.2

— 4 —

Изъ остального акціонернаго капитала Общество обязывается употребить на дополнительные работы для улучшенія означеннаго участка 1,980,000 р. м. *)

Всѣмъ облигаціямъ даруется абсолютная гарантія Правительства, съ присвоеніемъ имъ 5% ежегоднаго дохода, со дня ихъ выпуска, и $\frac{1}{10}$ % погашенія, со дня открытія всей Кіево-Брестской линіи для движенія. Правительство оставляетъ за собою всѣ облигаціи; при чемъ за работы по 2-му участку будетъ отпускать деньгами, считая по 75 руб. метал. за каждые 100 мет. руб. нарицательнаго капитала.

Время, форма и условія выпуска всѣхъ облигацій завязать отъ Правительства.

(Изъ § 6 конц. на Кіево-Брест. ж. д.).

§ 8.

Выпускъ акцій.

Акціонерный капиталъ образуется выпускомъ 121,734 акцій, каждая въ 125 руб. мет. = 500 франковъ = 20 фунтовъ стерлинговъ = 236 голландскихъ гульденовъ = 136 прусскихъ талеровъ.

Акціи выдаются на предъявителя, по утвержденной Министромъ Финансовъ формѣ.

Сорокъ девять тысячъ триста тридцать шесть акцій, на сумму пять миллионъ девести девяносто девять тысячъ руб. мет., согласно § 7-му. поступаютъ въ собственность Правительства.

(Изъ § 7 конц. на Кіево-Брестск. жел. дор.).

§ 9.

Пріемъ акцій въ залогъ по обязательствамъ съ казною.

Акціи принимаются въ залогъ по обязательствамъ съ казною. Назначеніе, по соображеніи съ биржевою цѣною сихъ бумагъ, цѣны для пріема ихъ въ таковыя залого, предоставляется Министру Финансовъ.

(Изъ § 9 Уст. Общ. Москов. Смолен. жел. дор.).

§ 10.

Дивиденды по акціямъ.

Дивиденды по акціямъ за истекшій годъ выдается въ Правленіи Общества, а также ^{въ годовую} ~~у банкировъ~~, поименованныхъ на купонахъ, по утвержденіи годоваго отчета Правленія Общима Собраніемъ акціонеровъ.

О размѣрѣ и времени выдачи дивиденда Правленіе публикуетъ во всеобщее свѣдѣніе.†

(Изъ § 15 Уст. Общ. Моск. Смолен. ж. д.)

† Примѣчаніе. Во время сооруженія втораго участка и дополнительныхъ работъ на первомъ участкѣ, выплачиваются изъ строительной суммы 5% по всему акціонерному капиталу, за исключеніемъ акціонернаго капитала, который принадлежитъ Правительству.

Гос-правительственной Вѣстникъ, въ доимостяхъ обличъ столицъ и имперіи лубернскихъ.

Примѣчаніе. Во время сооруженія втораго участка и дополнительныхъ работъ на первомъ участкѣ, но не въ какомъ случаѣ недолгосрочнаго опредѣленнаго 5% для открытія правительственнаго движенія по всей линіи (27 октября 1872 г.), выплачиваются изъ строительной суммы 5% на весь акціонерный капиталъ за исключеніемъ акціонернаго капитала, который принадлежитъ Правительству.

*) 1,980,000 р. мет. по курсу 75 за 100 соответствуютъ 1,485,000 р. валютнаго капитала.

— 5 —

§ 11.

На погашеніе акцій обращается часть чистыхъ прибылей Общества, отчисляемая на сей предметъ, согласно §§ 16 и 38 настоящаго устава, по постановленію общаго собранія акціонеровъ, которое опредѣляетъ, съ утвержденія Министра Финансовъ, и самый порядокъ погашенія акцій.

(Изъ § 16 Уст. Общ. Моск.-Смол. ж. д.)

Погашеніе акцій.

§ 12.

Дивидендъ по акціямъ и капиталъ назначенный въ выдачу на погашеніе акцій, не взятые въ теченіи десяти лѣтъ со дня опредѣленнаго для уплаты дивиденда или капитала, поступаютъ въ полную собственность Общества. Изъ сего исключаются лишь тѣ случаи, когда о принадлежности акцій возникнетъ тяжба, продолжавшаяся болѣе десяти лѣтъ; тогда накопившійся дивидендъ выдается сполна на основаніи судебнаго рѣшенія.

На дивидендъ, оставшійся въ Правленіи, проценты ни въ какомъ случаѣ не выдаются.

(Изъ § 14 Уст. Общ. Ряго-Болд. ж. д.)

Дивидендъ и капиталъ погашенія не истребованные въ теченіи 10 лѣтъ.

§ 13.

Суммы, слѣдующія Обществу въ замѣнъ облигацій, Правительство выдаетъ Обществу по мѣрѣ надобности, а именно: за исполненныя работы и поставки по 2-му участку, выдача производится въ размѣрѣ $\frac{10}{15}$, т. е. двухъ третей стоимости работъ и поставокъ, изчисленной для того участка по разцѣпной вѣдомости (§ 17), и по удостовѣреніямъ Министерства Путей Сообщенія о дѣйствительно исполненныхъ работахъ и поставкахъ.

Всѣ принадлежности для постройки дороги, приобретаемыя Обществомъ за-границею, оплачиваются на основаніи коносаментовъ заводовъ: предьявленіе коносамента, удостовѣряющаго объ отправкѣ издѣлій съ завода, даетъ право на полученіе отъ правительства $\frac{1}{3}$ стоимости тѣхъ издѣлій по разцѣпной вѣдомости (§ 17), остальная $\frac{1}{3}$ доплачивается по доставкѣ оныхъ въ Россію.

Кромѣ того, Обществу предоставляется право, въ счетъ платежей за работы и поставки по 2-му участку, получать отъ Правительства авансы въ размѣрѣ $\frac{1}{4}$ части слѣдующихъ Обществу отъ Правительства суммъ по облигаціямъ.

Авансы эти отпускаются изъ казны подъ обезпеченіе рубль за рубль залогами, состоящими изъ правительственныхъ бумагъ, а также акцій и другихъ цѣнностей, гарантованныхъ Правительствомъ, принимаемыхъ по тѣмъ цѣнамъ, которыя въ общемъ порядкѣ періодически публикуются Министромъ

Выдача Обществу суммъ изъ облигаціоннаго капитала.

Продовження дод. В.2

— 6 —

Финансовъ для приѣма въ залоги по казеннымъ подрядамъ и поставкамъ.

Затѣмъ, при послѣдующихъ выдачахъ суммъ за исполненныя работы и поставки, выданныя авансы удерживаются частями, пропорціональными отработанной суммѣ, съ освобожденіемъ и соразмѣрной части залоговъ.

За выданные авансы Общество уплачиваетъ Правительству 5% въ годъ.

Выдачи Обществу денегъ, какъ авансомъ, такъ равно за исполненныя работы и поставки, должны производиться въ теченіе двухъ недѣль со дня представленія Обществомъ Министру Финансовъ залоговъ или свидѣтельствъ Министерства Путей Сообщенія. Въ случаѣ могущихъ оказаться въ послѣдствіи какихъ-либо неувѣрностей въ расчетахъ, если бы Обществу отпущено было суммы болѣе чѣмъ слѣдовало, излишне выданныя деньги зачитываются въ слѣдующія выдачи.

(Иль §§ 6 и 8 Конц. на Кіево-Брест. ж. д.)

§ 14.

Проценты въ пользу Правительства и погашеніе облигаціоннаго капитала.

За суммы выданныя Обществу по облигаціямъ на постройку 2-го участка, Общество уплачиваетъ Правительству ежегодно 5% съ нарицательной цѣны облигацій и $\frac{1}{10}\%$ на погашеніе оныхъ.

Расчетъ пяти процентовъ начинается со дня отпуска денегъ Обществу, и относится: до открытія всей Кіево-Брестской дороги, на счетъ строительнаго капитала, а по открытіи всей дороги — на счетъ дохода съ оной; расчетъ же процентовъ на погашеніе сихъ выдачъ, т. е. $\frac{1}{10}\%$, начинается со времени открытія всей Кіево-Брестской дороги.

Пока движеніе будетъ производиться только на первомъ участкѣ дороги, то изъ чистаго годоваго дохода сего участка будутъ прежде всего отчисляться 5 процентовъ на облигаціонный капиталъ для этого участка опредѣленный (§ 7), а остатокъ составляетъ чистую прибыль Общества. Въ чистой прибыли участвуютъ и правительственныя акціи, на равнѣ съ остальными акціями Общества.

Затѣмъ, по открытіи втораго участка, изъ чистаго годоваго дохода эксплуатаціи обоихъ участковъ должны отчисляться 5 процентовъ и $\frac{1}{10}\%$ процента погашенія на весь облигаціонный капиталъ, для обоихъ участковъ опредѣленный (§ 7) въ совокупности, а остатокъ составляетъ чистую прибыль Общества.

Означенные 5%, а равно и $\frac{1}{10}\%$ на погашеніе облигаціоннаго долга, отчисляются прежде всего изъ чистаго дохода съ дороги полученнаго и выплачиваются Обществомъ Правительству по полугодіямъ, въ сроки, опредѣленные по соглашенію Общества съ Министромъ Финансовъ. Проценты и погашенія на весь облигаціонный капиталъ, уплачиваются Об-

Гно не даме назначеннаго въ § 2 настоящаго Чтала срока,

— 7 —

ществомъ Правительству и въ томъ случаѣ, если самыя облигаціи Правительствомъ еще не вынуждены.

Если бы дохода оказалось недостаточно для уплаты Правительству этихъ процентовъ, то недоплаченная сумма засчитывается какъ долгъ Общества Правительству, съ начетомъ на оный по 5% въ годъ, и возмѣщается изъ ближайшихъ прибылей Общества, превышающихъ обязательный годовой платежъ процентовъ Общества Правительству по облигаціямъ, составляющій одинъ миллионъ пятьсотъ пятьдесятъ двѣ тысячи сто восемь руб. пятьдесятъ коп. мет.

На такое возмѣщеніе отдѣляется половина излишка чистой прибыли, какая окажется сверхъ означенныхъ 5¹/₁₀%. По уплатѣ такимъ образомъ всѣхъ суммъ, должныхъ Обществомъ Правительству, съ начетомъ 5% въ годъ на сіи суммы, весь остатокъ годовой чистой прибыли, до размѣра 10-ти процентовъ на весь нарицательный акціонерный капиталъ Общества, будетъ составлять полную собственность Общества и распределяется согласно съ условіями изложенными ниже въ § 16. Когда же чистая годовая прибыль превзойдетъ 10%, то излишекъ сверхъ 10% распределяется порядкомъ, указаннымъ въ § 16 сего Устава.

(Изъ §§ 6, 8 и 9 Конд. на Кіево-Брест. ж. д.)

§ 15.

По отчисленіи изъ чистаго годоваго дохода суммы на уплату 5¹/₁₀ процентовъ, слѣдующихъ Правительству по § 14, Общество обязано отчислять изъ остальной части чистаго дохода, т. е. изъ чистой прибыли Общества, ежегодно по 5 процентовъ въ запасный капиталъ, назначаемый на покрытіе непредвидѣнныхъ и чрезвычайныхъ расходовъ: по исправленію всей Кіево-Брестской дороги, усиленію подвижнаго состава, проложенію добавочныхъ путей и т. п.

Запасный капиталъ.

Запасный капиталъ этотъ, во все время, пока будетъ состоять за Обществомъ долгъ Правительству, вслѣдствіе принятой Обществомъ на себя обязанности уплачивать 5¹/₁₀ процентовъ по облигаціонному капиталу, не долженъ превышать въ общей сложности двухъ миллионъ рублей. По уплатѣ Обществомъ выше указаннаго долга Правительству, отчисленіе ежегодно 5% въ запасный капиталъ продолжится до тѣхъ поръ, пока капиталъ этотъ достигнетъ размѣра четырехъ миллионъ рублей.

По истеченіи срока владѣнія Общества дорогою, или по иномъ прекращеніи пастоящаго Устава, запасный капиталъ прежде всего обращается на покрытіе долговъ Общества, если таковыя будутъ, а за покрытіемъ долговъ Общества, остатокъ запаснаго капитала раздѣляется между акціонерами.

Григорьевъ

(Изъ § 10 Конд. на Кіево-Брест. ж. д.)

Продовження дод. В.2

— 8 —

§ 16.

Распределение чистого дохода
съ дороги.

Гли з такової суми половини на обрацается на возмещеніи Правительству сумм, должаных Обществу по уплате процентов по облигациям (§14). Другая же половина, а в случа, когда Обществу уплачены сполна все должаные сумм Правительству сумм; то и вся чистая прибыль поступает в пользу собственности Общества, и за отчислениями изъ ней погашающей сумм на погашеніи акціонернаго капитала, выдается в дивиденд по всемъ акціям, не исключая и принадлежащих Правительству.

Чистый доходъ отъ эксплуатаціи всей Кіево-Брестской желѣзной дороги, т. е. сумма остающаяся за покрытіемъ всѣхъ расходовъ по содержанію, дѣйствию и ремонту, распределяется слѣдующимъ образомъ:

Прежде всего отчисляются подлежащія суммы: а) на уплату процентовъ и на погашеніе капитала по облигациямъ и б) на составленіе запаснаго капитала (§§ 14 и 15).

Сумма, каковая затѣмъ окажется свободною, признается чистою прибылью, ~~которая, за отчисленіемъ не-не подлежащей сумм на погашеніе акціонернаго капитала, а также определенной въ § 14 части на возмещеніе сумм должаных Правительству по платежу процентов по облигациям, отдается въ дивиденд по всемъ акціям.~~

Но если остатокъ чистой годовой прибыли превыситъ 10% на акціонерный капиталъ, то одна треть излишка сверхъ 10% выплачивается Обществомъ Правительству, а двѣ трети излишка распределяются между акціями Общества, не исключая и принадлежащихъ Правительству.

(Изъ § 9 Конц. на Кіево-Брест. ж. д. и § 21 Уст. Общ. Моск.-Смол. ж. д.)

§ 17.

Представленіе на утвержденіе
проектовъ.

Общество представляетъ въ Министерство Путей Сообщенія на утвержденіе общій проектъ устройства 2-го участка дороги въ 3-хъ экземплярахъ, основанный на подробныхъ мѣстныхъ изысканіяхъ, а равно проекты дополнительныхъ устройствъ по 1-му участку дороги и упоминаемую въ §§ 5 и 13 раздѣлочную вѣдомость.

При составленіи ~~Условія, коимъ должны удовлетворять проектъ (устройство) 2-го участка Кіево-Брестской желѣзной дороги и ея принадлежностей, ^{или при} ~~наложены въ техническихъ условіяхъ, приложенныхъ къ концессіи.~~~~

Составленные по этимъ условіямъ подробные проекты, чертежи и описанія дороги, мостовъ, построекъ, станцій, мастерскихъ, подвижнаго состава и всѣхъ принадлежностей дороги должны быть представлены въ 3-хъ экземплярахъ, на утвержденіе Министерства Путей Сообщенія, не позже шести мѣсяцевъ со дня утвержденія концессіи, *и во всякомъ случаѣ прежде приступа къ работамъ.*

Раздѣлочная вѣдомость должна обнимать весь нарицательный капиталъ, назначаемый на построеніе 2-го участка и на дополнительные устройства по 1-му участку дороги.

(Изъ § 14 Конц. на Кіево-Брест. ж. д.)

Общество обязано въ точности соблюсти все безъ исключенія постановленія, помѣщенные въ высочайше утвержденныя технические условія устройства сего Отдѣленія.

— 9 —

§ 18.

Обществу Кієво-Брестской желѣзной дороги дозволяется пользоваться пассажирскимъ зданіемъ и другими сооружениями *станции Жмеринки, составляющей принадлежность Одесской желѣзной дороги,* на столько, на сколько это будетъ признано возможнымъ по соглашенію съ управленіемъ этой дороги, утвержденному Министромъ Путей Сообщенія. Сопряженіе съ другими желѣзными дорогами.

Если Правительство признаетъ полезнымъ предоставить другой желѣзной дорогѣ право соединенія съ Кієво-Брестскою желѣзною дорогою или переѣзда черезъ оную, съ общимъ пользованіемъ станціею, или какимъ-либо искусственнымъ сооруженіемъ, то общество обязано подчиниться условіямъ, какія для сего будутъ опредѣлены Министерствомъ Путей Сообщенія.

(Изъ §§ 12 и 37 Концессіи на Кієво-Брест. ж. д.)

§ 19.

Подвижной составъ Кієво-Брестской желѣзной ^{дороги} ~~дороги~~ ^{долженъ} ~~состоитъ въ количествѣ:~~ *не менѣе какъ въ слѣдую-* Первоначальный подвижной составъ.
щелъ количествѣ.

А. По Первому участку.

1) Изъ числа переданнаго Обществу Правительствомъ

Паровозовъ: пассажирскихъ	13
товарныхъ	19

Пассажирскихъ вагоновъ:

Семейныхъ	2	} всего 98.
1-го класса	5	
Смѣшанныхъ 1-го и 2-го классовъ	6	
2-го класса	14	
Смѣшанныхъ 2-го и 3-го клас.	9	
3-го класса	51	
Багажныхъ	8	
Почтовыхъ	3	

Товарныхъ вагоновъ:

Крытыхъ	500	} всего 735.
Съ бортами	52	
Конныхъ	3	
Экипажныхъ	3	
Дровяныхъ	18	
Платформъ	159	

и 2) изъ числа подлежащаго заготовленію вновь на сумму назначенную на дополнительныя работы и поставки по этому участку (§ 7).

— 9 —

§ 18.

Обществу Кіево-Брестской желѣзной дороги дозволяется пользоваться пассажирскимъ зданіемъ и другими сооруже- ніями *станціи Жмеринки, составляющей принадлежность Одесской желѣзной дороги,* на столько, на сколько это будетъ признано возможнымъ по соглашенію съ управленіемъ этой дороги, утвержденному Министеромъ Путей Сообщенія. Сопряженіе съ другими желѣзными дорогами.

Если Правительство признаетъ полезнымъ предоставить другой желѣзной дорогѣ право соединенія съ Кіево-Брестскою желѣзною дорогою или переѣзда черезъ оную, съ общимъ пользо- ваніемъ станціею, или какимъ-либо искусственнымъ соору- женіемъ, то общество обязано подчиниться условіямъ, какія для сего будутъ опредѣлены Министерствомъ Путей Сооб- щенія.

(Изъ §§ 12 и 37 Концессіи на Кіево-Брест. ж. д.)

§ 19.

Подвижной составъ Кіево-Брестской желѣзной ^{Долгостенъ} ~~дороги~~ ^{со-} ~~стоитъ въ количествѣ:~~ *не менше какъ въ слѣдую-* ~~щій количествѣ.~~ Первоначальный подвижной составъ.

А. По Первому участку.

1) Изъ числа переданнаго Обществу Правительствомъ
 Паровозовъ: пассажирскихъ 13
 товарныхъ 19

Пассажирскихъ вагоновъ:

Семейныхъ	2	} всего 98.
1-го класса	5	
Смѣшанныхъ 1-го и 2-го классовъ	6	
2-го класса	14	
Смѣшанныхъ 2-го и 3-го клас.	9	
3-го класса	51	
Багажныхъ	8	
Почтовыхъ	3	

Товарныхъ вагоновъ:

Крытыхъ	500	} всего 735.
Съ бортами	52	
Конныхъ	3	
Экипажныхъ	3	
Дровяныхъ	18	
Платформъ	159	

и 2) изъ числа подлежащаго заготовленію вновь на сум- му назначенную на дополнительныя работы и поставки по этому участку (§ 7).

Продовження дод. В.2

— 10 —

Паровозовъ: товаро-пассажи́рскихъ	10
товарныхъ	13
Вагоновъ: пассажи́рскихъ	90
багажныхъ	8
Товарныхъ вагоновъ и платформъ	229

Б. По Второму участку.

Паровозовъ: товаро-пассажи́рскихъ	48
товарныхъ	78
Вагоновъ: пассажи́рскихъ	284
багажныхъ	28
Товарныхъ вагоновъ и платформъ	1950

(изъ §§ 12 и 14 Конц. на Киево. Брест. ж. д. и техниче-
скихъ къ ней условій).

§ 20.

Телеграфъ.

Общество обязано устроить вдоль всей линии электромагнитный телеграфъ, съ двумя проводами, необходимыми для правильности и безопасности движенія. Кроме сего, для экстренныхъ случаевъ будутъ находиться переносные телеграфные приборы на поѣздахъ и промежуточные аппараты въ будбахъ или казармахъ между станціями. Телеграфъ сей подчиняется всѣмъ установленнымъ для телеграфовъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ въ Россіи правиламъ, какъ нынѣ существующимъ, такъ и тѣмъ, которыя впредь будутъ установлены на сей предметъ.

Въ случаѣ, если бы Управленіе телеграфовъ сочло нужнымъ устроить свою телеграфную линію вдоль дороги, то оно имѣетъ право подвѣсить свои провода къ телеграфнымъ столбамъ Общества, которое обязано охранять ихъ безъ всякой за то платы со стороны казны.

(Изъ § 15 Конц. на Киево-Брест. ж. д.)

§ 21.

Заграничные заказы.

Изъ числа, потребнаго для дополнительныхъ устройствъ и поставокъ по 1-му участку, и для сооруженія 2-го участка, Киево-Брестской желѣзной дороги количества рельсовъ, съ ихъ скрѣпленіями, паровозовъ, пассажирскихъ вагоновъ, телеграфныхъ принадлежностей и металлическихъ частей мостовъ и трубъ, Общество обязано приобрѣсти одну треть въ Россіи, частію у Правительства, а частію у частныхъ заводчиковъ, которые возьмутъ заказы не дороже цѣнъ, платимыхъ за эти предметы Правительствомъ; остальные двѣ трети означенныхъ потребностей разрѣшается Обществу выписывать изъ-за границы: рельсы и скрѣпленія ихъ—безпошлинно, а всѣ прочіе предметы не иначе, какъ съ платежемъ установленныхъ таможенныхъ пошлинъ.

— 11 —

Всѣ багажные и товарные вагоны и платформы Общество обязано приобрести въ Россіи.

Такимъ образомъ подлежатъ приобретению въ Россіи:

Рельсовъ	988,867 пуд.
Скрѣпленій въ нимъ	65,200 »
Паровозовъ: товарно-пассажирскихъ	19
товарныхъ	30
Вагоновъ пассажирскихъ	125
багажныхъ	36
Товарныхъ вагоновъ и платформъ	2,179

Принадлежностей телеграфа, металлическихъ частей мостовъ и трубъ—треть того количества, которое опредѣлится по окончательному проекту.

Цѣны (въ кредитъ рубляхъ), по которымъ Общество обязано приобрести разные предметы у Правительства, изъ сдѣланныхъ Правительствомъ заказовъ разнымъ заводчикамъ, суть слѣдующія:

Рельсы (со сдачею въ Петербургѣ) по 1 р. 47 к. за пудъ

Паровозы шестиколесные съ тендерами и полнымъ комплектомъ инструментовъ, съ поставкою ихъ въ С.-Петербургѣ или Орлѣ: по 750 руб. съ тонны паровоза товарнаго и по 775 съ тонны паровоза товарно-пассажирскаго.

Вагоны товарные и платформы (со сдачею въ Орлѣ или въ Варшавѣ):

За 1 крытый товарный вагонъ съ тормозомъ 1497 р. 59 к.
безъ тормоза 1376 » 27 »

За 1 платформу съ тормозомъ 1269 » 64 »
безъ тормоза 1154 » 28 »

Доставка этихъ предметовъ отъ мѣста сдачи къ мѣсту назначенія относится на счетъ Общества.

~~Черезъ 6 мѣсяцевъ со дня утвержденія концессіи, Министерство Путей Сообщенія окончательно заявить Обществу о томъ количествѣ рельсовъ, паровозовъ и вагоновъ, которое Общество обязано приобрести у Правительства, и о времени сдачи этихъ предметовъ, а также указать ^{заводъ} ^{въ} на которыхъ остальное количество ^{этихъ} ^{предметовъ} должно быть заказано Обществомъ, по цѣнамъ не дороже вышеозначенныхъ.~~

Во время эксплуатаціи дороги, когда потребуются увеличить первоначально условленное въ техническихъ условіяхъ количество подвижнаго состава, или замѣнить пришедшіе въ негодность паровозы и вагоны новыми, Общество обязано заказывать непременно въ Россіи всѣ товарные вагоны и платформы и половинное число паровозовъ и пассажирскихъ вагоновъ такъ, что разрѣшеніе на заказъ за границею какого-либо числа паровозовъ или пассажирскихъ вагоновъ Общество получитъ пеняче, какъ послѣ заказа такого же числа паровозовъ или пассажирскихъ вагоновъ на русскихъ заводахъ.

*Относительно заявленій отъ
цѣнъ со стороны Министер-
ства Путей Сообщенія о»*

*Общество подмываетъ усло-
віямъ, изложеннымъ въ 518
Концессіи на Кіевъ-Брестскую
окладную дорогу.*

Продовження дод. В.2

— 12 —

Выписываемые изъ-за границы паровозы и пассажирскіе вагоны подлежатъ оплатѣ таможенныхъ пошлинъ.

(Изъ § 18 Конц. на Кіево-Брест. ж. д.)

§ 22.

Отчужденіе земель.

При сооруженіи 2-го участка Кіево-Брестской дороги, равно и при дополнительныхъ устройствахъ по 1-му участку, Общество пользуется всѣми правами государственнымъ работамъ присвоенными, въ томъ числѣ и правомъ законнаго отчужденія и запятія частныхъ земель и зданій необходимыхъ подъ дорогу и ея принадлежности, какъ постановлено въ Общемъ Сводѣ Законовъ Имперіи.

Находящіяся на линіи дороги собственно казенныя земли, невоздѣланныя, не составляющія оброчныхъ статей и непокрытыя лѣсомъ, будутъ переданы Обществу безвозмездно въ томъ количествѣ, какое потребуется подъ дорогу и ея принадлежности.

Равнымъ образомъ, въ ближайшихъ къ линіи собственно казенныхъ земляхъ невоздѣланныхъ, не покрытыхъ лѣсомъ и не составляющихъ оброчныхъ статей, дозволяется Обществу, во время производства дополнительныхъ работъ 1-го участка и сооруженія 2-го участка, безплатно добывать нужные для построенія дороги, станцій и другихъ принадлежностей оной строительные матеріалы: камень, гравій, песокъ, глину и известъ.

(Изъ § 17 Конц. на Кіево-Брест. ж. д.)

§ 23.

Гербовыя и другія пошлины.

Общество освобождается отъ гербовыхъ и другихъ пошлинъ, какъ по утвержденію настоящаго Устава, такъ и по выпуску акцій и облигацій и вообще по составленію капитала.

Акты на пріобрѣтеніе земель, отходящихъ подъ желѣзную дорогу и принадлежности ея, должны быть писаны на простой гербовой бумагѣ и безъ взысканія крѣпостныхъ пошлинъ; по купчія крѣпости на земли и зданія, пріобрѣтаемыя Обществомъ въ полную собственность, независимо отъ потребностей желѣзной дороги (§ 46), должны быть писаны на гербовой бумагѣ, узаконеннаго достоинства, съ уплатою крѣпостныхъ пошлинъ.

(Изъ § 19 Конц. на Кіево-Брест. ж. д.)

§ 24.

Освидѣтельствованіе дороги для открытія движенія.

По окончаніи устройства 2-го участка дороги, или части онаго длиною не менѣе 100 верстъ, до открытія по нимъ движенія, Общество входитъ къ Министру Путей Сообщенія съ просьбою объ освидѣльствованіи готоваго участка, для

ныхъ общественныхъ бѣдствій, имѣющихъ прямое вліяніе на дѣла Общества, Министръ Путей Сообщенія дѣлаеть Обществу первое предостереженіе о таковой его несправности.

Въ случаѣ непринятія Обществомъ должныхъ мѣръ по этому первому предостереженію, чрезъ три мѣсяца Министръ дѣлаеть Обществу второе предостереженіе.

Если же и затѣмъ, чрезъ три мѣсяца, требованіе Правительства не будетъ исполнено Обществомъ, то Правительство вступаетъ во владѣніе залогомъ, всѣми работами, оконченными и неоконченными, всѣми матеріалами, заготовленными Обществомъ, а равно и въ распоряженіе самую дорогою.

Правительство оцѣняетъ эти работы и матеріалы экспертами; изъ суммы опредѣленной этою оцѣнкою вычитаются суммы отпущенныя Правительствомъ Обществу на основаніи §§ 7 и 13, и остатокъ уплачивается Обществу, по расчету фунтовъ стерлинговъ, государственными пятипроцентными бумагами по современной биржевой цѣнѣ.

Таковая уплата будетъ произведена однако лишь за тѣ издержки Общества, которыя вошли въ раздѣльную вѣдомость капитала, потребнаго на дополненіе 1-го и сооруженіе 2-го участка дороги, и при томъ, если Правительствомъ, а въ случаѣ спора — посредниками, будутъ признаны дѣйствительно и съ пользою для дороги сдѣланными.

До истеченія предположеннаго выше полугодоваго срока для выполненія требованія Министра Путей Сообщенія, Общество обязано на открытыхъ участкахъ дороги, если таковыя будутъ, содержать движеніе безостановочно и не уменьшать онаго.

Въ случаѣ же невыполненія сего, Правительство, не ожидая полугодоваго срока, вступаетъ немедленно въ управленіе дорогою на счетъ Общества и затѣмъ дѣлаеть распоряженіе къ оцѣнкѣ дороги и уплатѣ за оную Обществу, какъ выше сего постановлено.

(Изъ § 33 Конц. на Кіево-Брест. ж. д.)

§ 45.

По прошествіи двадцати лѣтъ со дня окончанія срока, назначеннаго ^(ст. 32) на выполненіе работъ по 2-му участку дороги (~~2 1/2 года по § 2~~) Правительство имѣетъ право во всякое время выкупить Кіево-Брестскую желѣзную дорогу.

Условія выкупа дороги Правительствомъ.

Для опредѣленія цѣны выкупа принимается совокупность чистыхъ прибылей за семь предшествовавшихъ лѣтъ; изъ полученной суммы вычитается итогъ прибылей двухъ наименѣе доходныхъ годовъ и затѣмъ средняя годовая прибыль остальныхъ пяти лѣтъ принимается за норму чистыхъ прибылей Общества, которая, впрочемъ, не можетъ быть менѣе чистой прибыли за послѣдній годъ изъ назначенныхъ семи лѣтъ принятыхъ для вывода средняго дохода, ни суммы ежегодно

платимою Обществом Правительству по § 14. Капитализація сїхъ прибылей при учетѣ изъ 5 проц., за непстєвшее время концессїи, за вычетомъ нарицательной стоимости непогашенныхъ облигацій и находящихся въ рукахъ Правительства акцій, составитъ долгъ Правительства Обществу, который будетъ уплаченъ государственными 5 проц. облигаціями, по расясту фунтовъ стерлинговъ, съ такимъ погашенїемъ, какое Правительствомъ будетъ избрано.

(Изъ § 34 Конц. на Кїево-Брест. ж. д.)

§ 46.

Передача дороги Правительству по истеченїи срока Концессїи.

По истеченїи срока уступки дороги, Правительство немедленно вступаетъ бесплатно во владѣніе дорогою, постройками, подвижнымъ составомъ, всѣмъ принадлежащимъ къ дорогѣ имуществомъ, движимымъ и недвижимымъ; за подвижной же составъ (паровозы съ тендерами, вагоны и платформы) прибавленный Обществомъ къ первоначально-условному количеству, которое означено выше въ § 19-мъ, Правительство уплачиваетъ Обществу по взаимному соглашенїю, а если такового не послѣдуетъ, то по оцѣнкѣ экспертовъ.

Запасы топлива и матеріалы для ремонта дороги будутъ переданы Обществомъ Правительству, также по взаимному соглашенїю, или по оцѣнкѣ экспертовъ; но если запасы эти сдѣланы въ послѣдніе два года предъ истеченїемъ срока концессїи, то Правительство предоставляетъ себѣ право, принять лишь тѣ предметы и въ томъ количествѣ, какіе и сколько признаетъ для себя нужными.

Общество останется полнымъ владѣльцемъ всего имущества прїобрѣтеннаго имъ не для желѣзной дороги и независимо отъ настоящаго Устава; но въ случаѣ требованїя Правительства, имущества эти должны быть переданы ему за цѣну, опредѣленную, по взаимному соглашенїю съ Обществомъ, или по оцѣнкѣ экспертовъ.

(Изъ § 35 Конц. Кїево-Брест. ж. д.)

§ 47.

Рѣшенїе несогласїй между Обществомъ и Министерствомъ Путей Сообщенїя.

Въ случаѣ несогласїя между Обществомъ и Министерствомъ Путей Сообщенїя по могущимъ возникнуть спорнымъ вопросамъ въ отношенїи правъ и обязанностей Общества, истекающимъ изъ настоящаго Устава, кромѣ вопросовъ техническихъ, предоставляется Обществу подать о своемъ неудовольствїи просьбу Министру Путей Сообщенїя, который обязанъ просьбу эту, съ своимъ заключенїемъ внести въ Комитетъ Министровъ безъ промедленїя, такъ чтобы она могла быть представлена въ теченїи двухъ мѣсяцевъ на ВЫСОЧАЙШЕЕ ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА разрѣшенїе.

— 27 —

Всѣ техническіе вопросы рѣшаются окончательно Министромъ Путьей Сообщенія.

(Изъ § 32 Колец. на Кіево-Брест. ж. д.)

§ 48.

Во всѣхъ случаяхъ, настоящимъ Уставомъ неопредѣленныхъ, Подчиненіе Общества общимъ законамъ Имперіи и, въ особенности, правиламъ для акціонерныхъ Обществъ и для частныхъ желѣзныхъ дорогъ постановленнымъ, или которыя будутъ впредь постановлены.

(Изъ § 36 Колец. на Кіево-Брест. ж. д.)

Подлинный подписали:

Учредитель Общества Кіево-Брестской желѣзной дороги, Дѣйствительный Статскій Совѣтникъ *Александръ Андреевичъ Рябининъ.*

Министръ Финансовъ Статсъ-Секретарь *Рейтеръ.*

~~Управляющій Министерствомъ Путьей Сообщенія, Инженеръ Генералъ-лейтенантъ Баронъ Дельвигъ.~~ *М. М. С. Ур.*
Бодришинъ

Всѣмъ : Управляющій обществомъ Кіево-Брестской ж. д.

ДОДАТОК Д

Додаток Д.1

Порівняльна відомість подій на залізницях Російської імперії в 1871–1872 рр.

№ з/п	Назви залізниць	Катастрофи з поїздами		Сходи з рейок внаслідок поломки рухомого складу на шляху		Перерва в русі поїздів				Навмисні захаращен. колії		Пожежі			
						внаслідок ушкодження колії і мостів		внаслідок снігових заметів				будівель на залізницях		у поїздах	
		1871 р.	1872 р.	1871 р.	1872 р.	1871 р.	1872 р.	1871 р.	1872 р.	1871 р.	1872 р.	1871 р.	1872 р.	1871 р.	1872 р.
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
1	Балтійська	3	-	3	10	-	1	1 протягом 1 дня	-	1	3	-	5	1	-
2	Петергофська	2	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
3	Варшавсько-Бромберзька	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4	Варшавсько-Віденська	4	1	1	-	1	-	1 протягом 1 дня	-	-	1	-	2	-	-
5	Варшавсько-Тереспільська	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
6	Волго-Донська	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
7	Воронізько-Ростовська	2	3	1	2	2	1	1 протягом 1 дня	-	-	3	2	2	-	1
8	Грязько-Царицинська	-	1	-	3	2	1	-	-	3	3	1	1	-	-
9	Динабурзько-Вітебська	1	-	-	3	1	-	-	1 протягом 3 год.	-	6	-	3	1	-
10	Київсько-Брестська	-	-	-	2	1	1	1 протягом 1 дня	-	-	3	-	3	1	1
11	Козловсько-Воронізька	1	-	1	5	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-
12	Костянтинівська	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
13	Курсько-Київська	9	-	8	1	-	-	1 протягом 19 дн.	-	2	1	1	2	1	1

Продовження дод. Д.1

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
14	Курсько-Харківсько-Азовська	2	4	3	7	6	-	1 протягом 17 дн.	-	-	2	-	1	-	1
15	Лібавська	-	1	1	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
16	Ливенська вузькоколійна	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
17	Лодзинська фабрична	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
18	Митавська	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-
19	Московсько-Брестська	6	13	23	32	-	1	1 протягом 1 дня	5 протягом від 7 до 36 год.	1	4	3	2	2	-
20	Московсько-Курська	5	12	11	25	1	5	3 протягом 3 дн.	-	-	8	7	5	13	3
21	Московсько-Нижньгородська	4	7	6	6	-	-	-	-	2	9	2	3	-	1
22	Московсько-Рязанська	3	5	2	3	-	-	1 протягом 3 дн.	-	-	2	-	-	-	-
23	Московсько-Ярославська	1	1	5	8	1	-	1 протягом 1 дня	-	-	5	2	4	-	-
24	Миколаївська	6	15	11	43	-	-	-	-	2	7	4	8	3	-
25	Новгородська вузькоколійна	-	1	-	2	-	-	-	1 протягом 5 год.	-	-	-	-	-	-
26	Новоторзька	-	-	1	-	-	-	1 протягом 1 дня	-	-	-	-	-	-	-
27	Одеська	8	3	3	13	1	2	1 протягом 19 дн.	-	1	3	1	-	2	1
28	Орловсько-Вітебська	4	5	10	8	2	1	3 протягом 7 дн.	-	1	6	4	1	1	-
29	Орловсько-Грязьська	-	-	4	7	-	-	3 протягом 3 дн.	-	2	1	1	-	-	-
30	Поті-Тифліська	1	2	-	1	-	-	-	1 протягом 5 год.	-	-	-	-	-	1

Продовження дод. Д.1

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
31	Ризько-Динабурзька	-	-	-	3	-	-	-	-	-	1	-	1	-	-
32	Рибінсько-Бологовська	4	4	6	8	1	-	1 протягом 1 дня	1 протягом 5 год.	-	2	-	3	1	1
33	Рязько-В'яземська	-	1	2	-	-	-	1 протягом 1 дня	-	-	-	-	-	-	-
34	Рязько-Моршанська	1	-	-	-	-	-	1 протягом 6 дн.	-	-	1	-	2	-	-
35	Рязансько-Козловська	2	1	2	4	-	-	1 протягом 1 дня	-	-	-	-	3	1	2
36	С.-Петербурзько-Варшавська	14	14	26	15	1	-	2 протягом 2 дн.	-	6	6	8	5	-	1
37	Тамбовсько-Козловська	-	1	2	1	-	-	2 протягом 4 дн.	-	-	-	-	2	-	1
38	Тамбовсько-Саратівська	3	2	2	7	1	1	1 протягом 7 дн.	-	1	1	-	5	-	3
39	Фінляндська (дільниця до Виборга)	1	-	-	1	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-
40	Харківсько-Миколаївська	-	-	-	2	2	1	-	2 впродовж 5 і 8 год.	2	3	-	-	3	-
41	Царськосільська	-	-	1	1	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-
42	Шуйсько-Іванівська	1	1	2	-	-	-	1 протягом 8 дн.	-	1	2	-	-	-	-
43	Ярославсько-Вологодська	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Всього		88	99	138	225	24	16	31	11	29	85	37	64	30	19

Підписали:

Ревізор залізниць

Щерба

За діловодів ревізор

Степанов

Порівняльна відомість про пригоди на залізницях у 1871 та 1872 рр.
(додаток до XLIII звіту Міністерства шляхів сполучення)

Додаток Д.2

Динаміка відкриття училищ (період 1)

Роки відкриття училищ	Кількість училищ	Назва відкритих училищ
1876	1	Київське
1877	2	Здолбунівське
1878	3	Козятинське
1879	3	– //–
1880	3	– //–
1881	3	– //–
1882	4	Бірзульське
1883	4	– //–
1884	5	Старосільське
1885	6	Роздільнянське
1886	6	– //–
1887	6	– //–
1888	6	– //–
1889	6	– //–
1890	7	Жмеринське
1891	7	– //–
1892	7	– //–
1893	8	Одеське
1894	8	– //–
1895	8	– //–
1896	8	– //–

Додаток Д. 3

Динаміка відкриття училищ (період 2)

Роки відкриття училищ	Кількість училищ	Назви відкритих училищ
1897	15	Бобринське, Вапнярське, Окницьке, Волочиське, Христинівське, Ковельське та Голтянське
1898	21	Фастівське, Могилівське, Флорештське, Корсунське, Шепетівське та Крижопільське
1899	28	Бендерське, Знам'янське (існувало тільки 1 рік), Брестське, Затишивське, Унгенське, Балтське, Ківерецівське і Липовецьке
1900	29	Слобідське
1901	29	– //–
1902	29	– //–
1903	31	Весело-Кутське і Сарнинське

ДОДАТОК Е

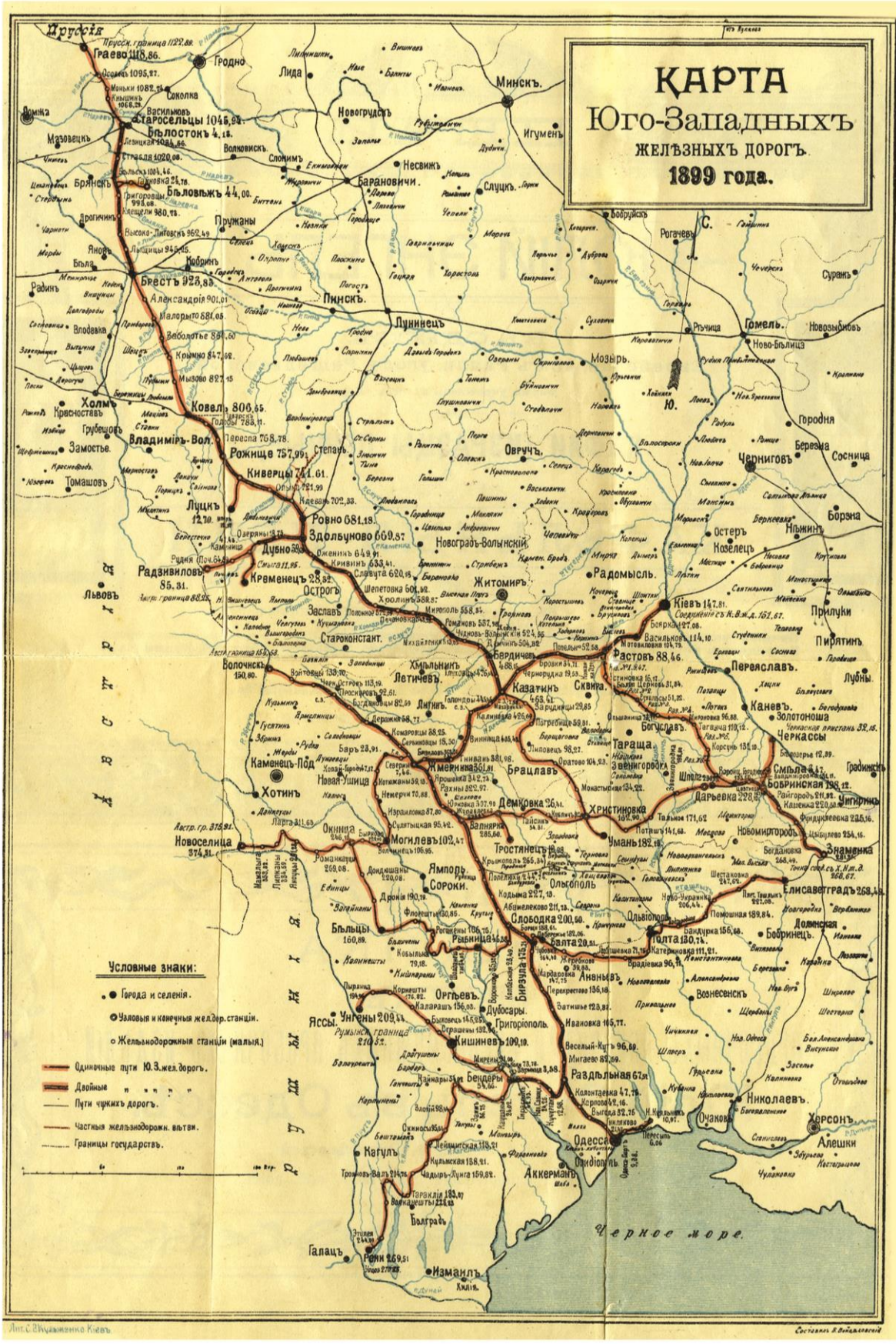
Додаток Е.1

Хронологія відкриття для руху залізничних дільниць,
які належали до складу Південно-Західних залізниць

Головна лінія	Дата
Одеса–Балта	1865 р.
Бірзула–Бердичів	1870 р.
Бердичів–Кривин	1872 р.
Кривин–Брест II	Серпень 1873 р.
Брест II–Граєве	27 липня 1873 р.
Карантинська гілка	1866 р.
Куяльницька гілка	Травень 1868 р.
Естакадна гілка	1870 р.
Царський шлях	1870 р.
<i>Бессарабська гілка:</i>	
Роздільна–Тирасполь	Серпень 1867 р.
Тирасполь–Кишинів	Червень 1871 р.
Кишинів–Унгени	Липень 1873 р.
Дунайська гілка	7 листопада 1877 р.
<i>Єлизаветградська гілка:</i>	
Бірзула–Балта	Травень 1870 р.
Балта–Голта (Ольвіополь)	1867 р.
Голта–Єлизаветград	Серпень 1871 р.
Волочиська гілка	1870 р.
Київська гілка	1870 р.
Родзівілівська гілка	1874 р.
Білостоцька гілка	1874 р.
Варницька гілка	Травень 1873 р.
Транзитний шлях при ст. Роздільній	1877 р.
Транзитний шлях при ст. Борщі	1877 р.
З'єднувальний шлях між ст. Бендери I та ст. Бендери II	1882 р.
З'єднувальний шлях між ст. Брест I та ст. Брест II	1873 р.
З'єднувальний шлях між ст. Брест III та ст. Брест I	1874 р.
З'єднувальний шлях з гілкою напрямком до соляних промислів на ст. Куяльник	1870 р.
Під'їзна колія на ст. Калараш	1881 р.
Під'їзна колія на ст. Бірзула	1881 р.
Під'їзні колії до хлібних магазинів на ст. Пересип	1882 р.
Тростянецька гілка	1889 р.
Луцька гілка	1890 р.
З'єднувальна гілка Південно-Західної залізниці із С.-Петербурзько-Варшавською залізницею біля міста Білос-	1890 р.

тока	
<i>Продовження дод. Е.1</i>	
Уманська гілка:	
Демківка–Христинівка	19 листопада 1890 р.
Козятин–Христинівка, з гілкою на Умань	18 грудня 1890 р.
Христинівка–Шпола	15 червня 1891 р.
Новоселицька гілка:	
Жмеринка–Могилів	30 серпня 1892 р.
Слободка–Рибниця	15 грудня 1892 р.
Бельці–Окниця	12 листопада 1893 р.
Могилів–Окниця	
Окниця–Липкани	
Липкани–Новоселиця	3 грудня 1893 р.
Рибниця–Бельці	21 серпня 1894 р.
Бельська гілка	19 серпня 1894 р.
Біловезька гілка	Серпень 1897 р.
Кременецька гілка	21 січня 1896 р.
Фастівська залізниця	23 листопада 1876 р.
Залізниці, що перейшли в казенне управління:	
Південно-Західна	1 січня 1895 р.
Фастівська	1 січня 1897 р.
Приєднання до Південно-Західної залізниці, лінія Київ–Ковель і відкриття руху	6 жовтня 1902 р.

Додаток Е 2
Карта Південно – Західних залізниць, 1899 р.



Додаток Е.3
Середній пробіг одного пуда вантажу впродовж 1872–1873 рр.

№ з/п	Назва залізниці	Довжина (верст)	Середній пробіг одного пуда	
			1872 р.	1873 р.
1	2	3	4	5
1	Миколаївська	604	391	422
2	Орловсько-Вітебська	488	254	309
3	Грязько-Царицинська	625	287	304
4	Курсько-Харківсько-Азовська	764	272,6	269
5	Воронізько-Ростовська	612	171	263
6	Рибінсько-Бологовська	280	256	254
7	Курсько-Київська	440	271	243
8	Одеська	962	–	240
9	Московсько-Курська	503	–	235
10	Московсько-Брестська	1023	222	226
11	Динабурзько-Вітебська	244	214	226
12	Петербурзько-Варшавська	1207	241	223
13	Балтійська	462	156	210
14	Київсько-Брестська	603	159	206
15	Московсько-Нижньогородська	410	186	194
16	Харківсько-Миколаївська	461	142	191
17	Ризько-Динабурзька	214	169	180
18	Орловсько-Грязька	283	162	178
19	Московсько-Рязанська	243	158	164
20	Лібавська	294	151	160
21	Рязансько-Козловська	198	155	157
22	Тамбовсько-Саратовська	360	184	155
23	Варшавсько-Тереспільська	200	–	152
24	Варшавсько-Віденська	325	–	145
25	Ярославсько-Вологодська	192	–	141
26	Ландваровсько-Роменська	234	–	128
27	Московсько-Ярославська	271	108	107
28	Фінляндська	458	–	105
29	Рязько-Моршанська	121	89	89
30	Козловсько-Воронізька	168	83	85
31	Варшавсько-Бромберзька	138	–	82,33
32	Волгодонська	73	72,88	72,68
33	Тамбовсько-Козловська	68	67,47	67,47
34	Шуйсько-Іванівська	87	67	68
35	Новгородська II відділення	68	–	67
36	Костянтинівська I відділення	85	–	48,10
37	Рязько-Вяземська	72	43,79	45,54
38	Мітавська	54	38,55	41,69
39	Новоторзька	33	32,25	32,10
40	Ризько-Болдераська	17,5	–	11,12

Додаток Е 4

Перевезення типової номенклатури вантажів для районів тяжіння
до Південно-Західних залізниць за період 1880–1895 рр.

Найменування вантажу	Кількість перевезених вантажів у тисяч пудів															
	1880	1881	1882	1883	1884	1885	1886	1887	1888	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895
Вино виноградне	1270	714	1016	1404	1337	1727	1801	1820	2681	2550	1991	2225	2360	2253	1773	1645
Дрова	7444	5726	5282	8540	6961	7105	8298	5406	6030	7540	6243	7171	9001	9102	8461	7856
Залізо, жерсть, сталь і чавун (необроблені)	1434	1613	1730	2026	1924	2260	2393	2635	3308	3192	3081	2569	3357	3886	5100	5252
Залізо, жерсть, сталь і чавун (вироби)	1496	1282	1746	1804	1866	1635	1830	1899	2138	2348	3356	1863	3613	6402	4942	5180
Лісові будівельні матеріали	9485	6653	9331	8425	8438	9336	11599	11473	14243	14409	16388	15510	16654	15896	19843	21245
Мануфактурний товар і ткацькі вироби	1121	1256	1290	1661	1444	1678	1880	2065	2255	2110	2087	2529	2530	2236	2643	2634
Гас, нафта та нафтові залишки	1205	1630	1985	2102	2445	2504	2748	2636	2723	2435	2518	3266	3705	4214	4793	4740
Буряківка	1825	2240	2702	3304	4924	6831	5522	5060	4735	5391	6788	5633	4817	8498	7705	13208
Руда	12	15	18	16	51	148	373	400	1513	2308	1881	1554	3163	4276	5651	7207
Цукор, цукровий пісок і цукроваріння залишки	8999	9476	9659	9978	9679	15539	11916	13761	15521	13831	14501	17296	14317	16052	19568	18254
Сіль кам'яна, поварена	4159	5925	6108	7500	1449	10071	11488	12242	11306	11535	10773	12427	12780	7628	8382	8619
Вугілля, торф і кізяк	2925	5434	3691	4617	5734	8734	10709	10172	10010	10293	9866	10430	14578	15844	20774	17746
Хліб, зерно	45347	68178	79980	100899	93964	133136	70225	116010	173543	110403	94198	99668	52323	86218	175086	124935

Додаток Е. 5

Динаміка розвитку шляхів сполучення Південно-Західних залізниць

Роки	Головні			Станційні				Загальна протяжність колій за розрахунком одиночної колії
	перша колія	друга колія	всього	роз'їзних	запасних	колій для потреб служби тяги	всього	
	ВЕРСТИ							
1879	1.931	265	2.196	-	-	-	510	2.814
1880	2.038	265	2.303	-	-	-	510	2.814
1881	2.038	265	2.303	-	-	-	539	2.843
1882	3.038	265	2.303	-	-	-	557	2.861
1883	2.038	265	2.303	-	-	-	557	2.861
1884	2.314	272	2.586	-	-	-	583	3.169
1885	2.318	272	2.590	-	-	-	620	3.209
1886	2.320	273	2.592	-	-	-	661	3.253
1887	2.320	273	2.593	-	-	-	676	3.268
1888	2.320	273	2.593	-	-	-	689	3.282
1889	2.320	273	2.593	-	-	-	693	3.286
1890	2.508	272	2.780	171	416	108	694	3.474
1891	2.516	272	2.788	174	418	109	701	3.489
1892	2.891	766	3.658	341	308	112	761	4.418
1893	3.044	809	3.853	378	318	113	810	4.662
1894	3.298	1.288	4.586	438	361	117	916	5.502
1895	3.493	1.293	4.786	465	371	128	964	5.750
1896	3.601	1.295	4.896	471	407	128	1006	5.902
1897	3.976	1.409	5.385	494	477	142	1113	6.497
1898	3.976	1.461	5.437	498	490	142	1130	6.567
1899	3.982	1.461	5.443	516	511	142	1170	6.613
1900	3.978	1.460	5.438	528	516	139	1184	6.622
1901	3.983	1.462	5.446	531	545	144	1220	6.666
1902	4.398	1.468	5.866	566	588	147	1302	7.168

Додаток Е.6

Динаміка перевезених пасажирів на Південно-Західних залізницях

Роки	Кількість перевезених пасажирів									
	дорослі			діти			всього класових пас.	по зменшувальному пільговому тарифу	військові чиновники та арештанти	всього
	I клас	II клас	III клас	I клас	II клас	III клас				
1879	65245	386069	2198281	1067	6903	29092	2686657	4210	623243	3314110
1880	54056	331708	3282901	1176	6637	35971	2712449	18979	246283	2977711
1881	51839	273261	2327114	1411	5305	39283	2698213	17890	217767	2933870
1882	56137	275085	2399546	1522	5348	44596	2782234	24192	193333	2999759
1883	59731	311255	2379849	949	5836	39683	2797303	39099	206909	3043311
1884	58875	291485	2348111	988	5276	39891	2744626	44279	206432	2995337
1885	53190	281497	2408079	966	4817	39002	2787551	51970	230307	3069828
1886	53779	268036	2423008	1002	4909	41290	2792024	52367	212244	3056635
1887	51587	260852	2302917	1067	5209	55632	2677264	52191	202840	2932295
1888	55263	274559	2385166	975	5094	51388	2772445	56700	267529	3096674
1889	54239	268908	2498576	864	4673	44502	2871762	24339	280256	3176457
1890	50884	211846	2665209	803	4251	41667	2974660	37989	396087	3408736
1891	52367	199442	3007380	836	3791	45985	3309801	44547	334746	3689094
1892	50474	189241	2999459	658	3629	44503	3887964	50225	299666	3637855
1893	48750	200165	3212369	892	3732	48220	3514128	57843	380775	3952746
1894	54208	215343	3416191	622	4147	53422	3743953	68434	407403	4219790
1895	70764	363011	3400342	1239	8364	81394	3925114	38700	463944	4427758
1896	78200	433594	3770338	1240	9256	80388	4373016	62399	505740	4941155
1897	84763	499847	4604528	1657	13246	160182	5364223	78870	572709	6015802
1898	99350	586975	4947243	2046	14942	169549	5820105	89319	568015	6477439
1899	124999	571042	5022558	2792	15240	174071	5910702	115075	549389	6575166
1900	116177	580304	5185942	2533	16037	166813	6067806	214065	562963	6874834
1901	121114	586911	5358667	3491	16614	179867	6266664	887579	550150	7704393
1902	119865	644776	5713099	2824	18371	191139	6690074	1207896	574380	8472350

ДОДАТОК Ж

Додаток Ж. 1

Фрагмент листа міністерства шляхів сполучення до міністерства фінансів
«О подчинении железнодорожных тарифов правительственному надзору»
з мотивацією причин

См. 884. 812

№ 16.

МИНИСТЕРСТВО
ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ.
ТЕХНИЧЕСКО-ИНСПЕКТОРСКИЙ
КОМИТЕТЪ
ЖЕЛЕЗНЫХЪ ДОРОГЪ.

Отдѣленіе эксплуатаціонное.

С.-Петербургъ.

15 сентября 1881 года.

№ 10.423

О подчинении железнодорожных тарифов правительственному надзору.

По мѣрѣ развитія сѣти желѣзныхъ дорогъ, тарифы перевозокъ по этимъ дорогамъ, при монопольномъ характерѣ послѣднихъ, получаютъ все большее значеніе. Обусловливая направленіе вывоза грузовъ изъ той или другой мѣстности и направленіе ихъ по той или другой желѣзной дорогѣ къ тому или другому порту или пункту границъ съ сосѣдними государствами, эти тарифы получаютъ значеніе условій первостепенной важности для развитія промышленности, торговли и даже производства какъ различныхъ частей страны, такъ и всего государства.

Государства западной Европы, опередившія наше отечество въ дѣлѣ постройки желѣзныхъ дорогъ и правильной ихъ эксплуатаціи, по настоящее время не могли еще окончательно выработать опредѣленной системы тарификаціи, въ виду тѣхъ многочисленныхъ и разностороннихъ требованій, которымъ вполнѣ правильная тарификація должна соответствовать. Въ Россіи тарифный вопросъ представляется еще болѣе затруднительнымъ, потому что главные предметы перевозки по русскимъ желѣзнымъ дорогамъ составляютъ продукты сравнительно малоцѣнные, а среднее разстояніе ихъ перевозки — значительно большее, нежели въ другихъ Государствахъ Европы.

Выпущенныя для сооруженія дорогъ процентныя бумаги, болшею частью гарантированныя Правительствомъ, представляютъ долгъ, необременительное погашеніе котораго очевидно находится въ полной зависимости отъ доходности дорогъ. Стоимость русскихъ ж. д. представляетъ сумму около двухъ миллиардовъ рублей, которая — не вводя въ сравненіе имуществъ земледѣльской промышленности — превосходитъ капиталы, представляемые какою либо другою промышленностью; поэтому едва ли было бы справедливо интересамъ ж.-дорожныхъ обществъ всецѣло подчинять условіямъ, выгоднымъ только для другихъ отраслей промышленности. Въ видахъ охраненія интересовъ желѣзнодорожныхъ обществъ правленіямъ оныхъ предоставлено заботиться объ установленіи и измѣненіи провозныхъ платъ въ предѣлахъ, обусловленныхъ постановленіями Высочайше утвержденныхъ уставовъ. Хотя, по большинству этихъ уставовъ, Министерству п. с. принадлежитъ право разсмотрѣнія и утвержденія, какъ первоначальныхъ проектовъ тарифовъ, такъ и послѣдующихъ въ нихъ измѣненій, но нѣкоторымъ изъ ж. дорогъ предоставлено право пониженія тарифовъ, а инымъ — какъ пониженія, такъ и повышенія; вслѣдствіе

Въ Комитетѣ Министровъ.

*Его Превъ Н. К.
Тунелъ*

Продовження дод. Ж. 1

— 2 —

сего, при соперництвѣ между собою дорогъ относительно перевозки грузовъ, примѣненіе права надзора, которое можетъ быть основано на уставахъ не всѣхъ ж.-дорожныхъ обществъ, встрѣчало бы существенныя затрудненія.

Предоставленіе ж.-дорожнымъ обществамъ руководствоваться единственно ихъ собственною пользою приводитъ къ тому, что они не обращаютъ достаточнаго вниманія на другіе интересы, которые находятся въ зависимости отъ размѣровъ провозной по ж. дорогамъ платы; вслѣдствіе чего поступаютъ многочисленные жалобы на произволъ ж.-дорожныхъ обществъ. И дѣйствительно, отъ установленія тѣхъ или другихъ тарифовъ и отъ ихъ измѣненія, зависятъ, какъ извѣстно, развитіе или ослабленіе многихъ отраслей промышленности и производства данной мѣстности, процвѣтаніе или упадокъ заводовъ, направленіе отечественныхъ произведеній въ тотъ или другой портъ, свой или иностранный, уменьшеніе вліянія таможенныхъ тарифовъ и проч.

Направленіе же грузовъ и привлеченіе ими кораблей къ своимъ портамъ, способствуя развитію послѣднихъ, имѣетъ прямымъ послѣдствіемъ развитіе отечественнаго морскаго и каботажнаго судоходства. Какъ процвѣтающіе торговые центры внутри государства суть необходимыя посредники между различными частями той же страны, такъ сильные торговые порты, какъ международные въ торговомъ дѣлѣ посредники, составляютъ одно изъ наиболѣе важныхъ условій государственнаго могущества.

Интересы отдѣльныхъ частей Государства, а тѣмъ болѣе интересы общегосударственныя, не могутъ быть поставлены въ зависимость отъ произвола одной какой либо промышленности, хотя бы она и представляла громадное имущество, подобное 2 миллиардамъ ж.-дорожнаго промысла, въ особенности потому, что желѣзн. дороги суть монополизированные правительствомъ пути. Предоставляя ж.-дорожнымъ обществамъ, по ихъ уставамъ, право отчужденія земель, эксплуатацію государственныхъ путей, производство общественныхъ займовъ и проч., правительство поступило частью своихъ верховныхъ правъ; не подлежитъ сомнѣнію, что такая уступка сдѣлана не съ цѣлью доставленія выгоды собственникамъ этихъ дорогъ, но въ видахъ пользы общегосударственной. Отсюда слѣдуетъ, что орудованіе этими дорогами не можетъ быть предоставлено произволу ихъ Правленій и что дѣйствія

Додаток Ж. 2

Термінова телеграма купців-вантажовідправників Московської біржі до міністра фінансів із проханням «войти в заштиту интересов промышленности» у зв'язку з можливим затвердженням усіх тарифів встановлених залізничними товариствами та звільнення залізниць від претензій за перебори платежів. 29 січня 1887 р.

№	росписки.
ТЕЛЕГРАММА	
СРОЧНАЯ ПБГ	
ЕГО ВЫСОКОПРЕВОСХОДИТЕЛЬСТВУ	
ГНУ МИНИСТРУ ФИНАНСОВ	

29 янв. 1887г. А 1845.

ТЕЛЕГРАФЪ въ 29 Янв^{ря} 1887г. Принята съ аппарата 1378.

Прислано изъ *Москва* № 17 // Со станціи *Смоленск*

Прислано изъ *Москва* 25-го 1887г.

Прислано изъ *Москва* Прислано *Т. Буцки?*

ПБГ МОСКВЫ 9545 115 28/1 6 35 ДН

В ВИДУ ПРЕДСТОЯЩАГО ДОКЛАДА В КОМИТЕТЕ МИНИСТРОВ ХОДАТАЙСТВА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ О ПРИЗНАНИИ ЗАКОННО ДЕЙСТВУЮЩИМИ ВСЕХ ТАРИФОВ КОТОРЫЕ КОГДА ЛИБО ПРЕДСТАВЛЕНЫ В МИНИСТЕРСТВО ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ И ОБ ОСВОБОЖДЕНИИ ДОРОГ ОТ ИСКОВ О ПЕРЕБОРАХ МЫ НИЖЕПОДПИСАВШЕСЯ ТОВАРООТПРАВИТЕЛИ ПРИ МОСКОВСКОЙ БИРЖЕ ПОКОРНЕЙШЕ ПРОСИМ ВАШЕ ВЫСОКОПРЕВОСХОДИТЕЛЬСТВО ВОЙТИ В ЗАШТУ ИНТЕРЕСОВ ПРОМЫШЛЕННОСТИ И ОБРАТИТЬ ВНИМАНИЕ НА ТО ЧТО УДОВЛЕТВОРЕНИЕ ХОДАТАЙСТВА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ НАРУШАЯ ЗАКОННЫЕ ПРАВА ТОВАРООТПРАВИТЕЛЕЙ БУДЕТ СЛУЖИТЬ ПОВОДОМ К РАЗВИТИЮ ПРОИЗВОЛА И ЗЛУПОТРЕБЛЕНИИ СО СТОРОНЫ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ В УЩЕРБ ИНТЕРЕСОВ И РАЗЗОРЕНИЯ ТОВАРООТПРАВИТЕЛЕЙ МОСКОВСКИЙ КУПЕЦ ИВАЧ ШИЛОВ МОСКОВСКИЙ КУПЕЦ ЯКОВ ШИЛОВ БОРИСОВ ОКУНЕВ ПОРТНОВ ЗОТОВ В ГРИГОРЬЕВ ГРИГОРИЙ ШИЛОВ П.Е. КРАСИЛЬНИКОВ МИХ.ДУБРОВСКИЙ ТЯПУНИН МИТРОФАНОВ.

2/3 надобно... *34/07/87*

Додаток Ж.3

Титульний лист Угоди між товариством Південно-Західних залізниць і дирекцією Східнопруської Південної залізниці щодо порядку взаємної передачі вантажів. 1881 р.

СОГЛАШЕНИЕ

МЕЖДУ

ПРАВЛЕНИЕМЪ ОБЩЕСТВА**ЮГО-ЗАПАДНЫХЪ ЖЕЛЕЗНЫХЪ ДОРОГЪ**

И

Дирекцію Восточно-Прусской Южной**ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ,****ОТНОСИТЕЛЬНО ПОРЯДКА ВЗАИМНОЙ ПЕРЕДАЧИ ГРУЗОВЪ.**

Вводится въ дѣйствіе съ 1/13 Августа 1881 г.

МОСКВА

К І Е В Ъ.

Типографія П. и А. Давиденко, арендуемая Г. Г. Ивановымъ.

1881.

[РГИА. – Ф. 268. – Оп. 1. – Ч. 2. – Спр. 2039. – Арк. 114]

Додаток Ж.4

**Протокол Угоди між Курсько-Київською, Ліваво-Роменською
і Південно-Західними залізницями по врегулюванню конкуренції
під час перевезення хлібних вантажів, що відправлялись
зі станцій Курсько-Київської залізниці на Ліваву й Кенігсберг.
С.-Петербург, 1880 р.**

Протоколъ

соглашения, состоявшагося въ С. Петербургѣ 18^{го} Декабря 1880 года между представителями Курско - Киевской, Либаво - Рижской и Ново - Западной др. дорогъ, по предмету урегулированій конкуренціи по перевозкѣ хлѣбныхъ грузовъ, отправляемыхъ со станціи Курско - Киевской дороги въ Либаву и Рижскія берега.

Присутствовали:

со стороны Либаво - Рижской дороги	И. Ф. Зауръ.	
" " Курско - Киевской	"	М. А. Мордвиновъ.
" " Ново - Западной	"	С. Ю. Витте.

Для осуществленія состоявшагося 7^{го} Января 1880 года между представителями Либаво - Рижской и Ново - Западной дорогъ соглашения, которыми въ принципѣ признана необходимость урегулированій конкуренціи по перевозкѣ хлѣбныхъ грузовъ идущихъ съ Курско - Киевской дороги до Либавы и Рижскія берега, при повышеніи тарифовъ на эти грузы, представителями вышеизвѣстныхъ дорогъ собраны для ближайшаго обсужденія и установленія основаній въ практическому осуществленію сказаннаго предположенія.

На конуренц. В. 23^{го} После всесторонняго обсужденія настоящаго вопроса, представителями участвующими въ дѣлѣ дороги приняли къ слѣдующимъ положеніямъ:

1. Первыми въ отношеніи управленія основаніемъ предмета - вители согласились ограничить дальнѣе хлѣбныхъ грузовъ, отправляемыхъ Курско - Киевской дорогой такимъ образомъ, чтобы двѣ трети отакихъ грузовъ считатъ подлежащими отправленію чрезъ Балтійскъ на Либаву, а одну треть чрезъ Свѣвъ въ Рижскія берега.

2. Либаво - Рижская дорога изъявляетъ согласіе нецѣлѣвливать на Рижскія берега чрезъ Вержболово тарифами на основныя грузы со станціи Курско - Киевской дороги въ одинаковыя

Продовженія дод. Ж.4

или меньшимъ раздѣломъ.

3. Либаво-Ромненская дорога обязывается ввести не позже 15 Февраля 1881 года тотъ тарифъ на сельскіе грузы со станціи Курскско-Кіевской дороги въ Либаву, который дѣйствовалъ съ 15 Февраля 1879 г. Слѣд. Западная дорога устанавливается одновременно съ этимъ тарифомъ по своей дороге на 2 коп. съ пуда за все разстояние до Ренисберга выше тарифа Либаво-Ромненской дороги. Въ тарифы эти должны быть включены все доплатительныя сборы.

4. Представитель Слѣд. Западной дороги изложилъ свое согласіе на сохраненіе въ тарифѣ разности въ 2 коп. съ пуда, въ вниманіе къ тому, что при дѣленіи грузовъ въ вышеупомянутой пропорціи, разность тарифа въ отношеніи раздѣла не опредѣляетъ относительнаго значенія и условий сельской торговли въ Либавѣ и Ренисбергѣ.

5. Ради точнаго учета и сохраненія при дѣленіи грузовъ пропорціи $\frac{2}{3}$ и $\frac{1}{3}$ Курскско-Кіевская дорога принимаетъ на себя доставленіе еженеделныхъ свѣдѣній Либаво-Ромненской дороге о количествѣ сельскихъ грузовъ, передаваемыхъ съ ея станціи въ Кіевъ для Ренисберга, а Слѣд. Западная о количествѣ переданныхъ ея станціей-фре грузовъ въ Салмакъ для Либавы. Свѣдѣнія эти должны быть составлены по станціоннымъ и съголкаженіямъ рода грузовъ.

6. Черезъ каждаго четыре мѣсяца со дня введенія въ дѣйствіе тарифовъ, устанавливаемыхъ настоящимъ согласіемъ, на основаніи доставляемыхъ Курскско-Кіевской дорогой свѣдѣній, опредѣляется количество сельскихъ грузовъ, перевезенныхъ на Либаву и на Ренисбергъ.

7. Если при этомъ выяснится, что дѣйствительное перевезенное количество грузовъ не соответствуетъ вышеуказан-

Продовження дод. Ж.4

поволенної пропозиторії дилемія, то для регулювання зміни пропозиторії на майбутнє, передбачається підвищення цього тарифу в тому напрямленні, которое перевернуло б більше умов-ленного количества.

8. Також саме повторюється через каафедві чотири міся-ца содня введення нового тарифу, вивданого відповідествен-ними обстоятельствами.

9. Розмір цього підвищення определяється всією рядо по-согашенію Либаво-Романської и Ново-Западної дороги.

10. Як слугає, если-б не послыдало согашенію о підви-щені тарифу по какимь либь теперь непредвидательнымь обсто-ятельствами, или-же Ново-Западної или Либаво-Романская дорога не могла продолжити дїяствіе настоящего согаше-нію, то, в томь слугає, когда Либаво-Романская дорога не-ревердеа бльше, стамь ей предназначено, грузовь, онеи утпливива-еть Ново-Западнымь дорогамь ту чистую прибыль, какую послыдній вложуили-бь за недостаточіе ей до $1/3$ количества груза ? (или?)

11. Чистая прибыль эта определяється слыдующимь образомь:

Принимая во вниманіе, что сообразно съ колебаніемь ставокь Кур-ско-Кіевской дороги, ставки Ново-Западної дороги представляют различную чистую прибыль, таковая ислычается для кааф-дой станицію отправленію отдальню, посредствомь вычета изь ставокь Ново-Западної дороги эксплуатационныхь расло-довь въ разнорыбь $1/100$ сот. съ нудо-версты; дастьмь все количество груза, отправленное по слыдующимь Курско-Кіевской до-роги за подлещанцію въ разноту періодь съ каафдой станицію Курско-Кіевской дороги, какь чрезь Соамалъ, такь и чрезь Кіевъ въ слоджености, утпливается на соответствительную данной стани-цію первоначального отправленію цифру чистой прибыли

Продовження дод. Ж.4

Шкозанадвиських дорозь и сумма отих чистих прибылей дѣлится на три части, одна часть которой, за вычетомъ изъ нея прибыли, получаемой Шкозанадвиськими дорогами отъ действительнаго произведенной ими перевозки, подлежитъ удержать со стороны Либаво-Рижской дороги.

12. Если-бы оказалось по свидѣніямъ Курскя-Кіевской дороги, что Шко-Занадвиськихъ дороги перевезли болѣе $\frac{1}{3}$ всего количества желѣзными грузами, то местоположе соглашеніи не можетъ быть отменено до тѣхъ поръ, пока Либаво-Рижская дорога не достигнетъ до $\frac{2}{3}$ количества грузовъ не получитъ нетурго, для достиженія. Для этого Шко-Занадвиськихъ дороги обязываются, соответственнымъ образомъ, взыскать своей тарифъ.

Такой способъ пополненія недостаки грузовъ съ стороны Шкозанадвиськихъ дорозь принимать, потому что удержанія чистотой прибыли, получаемой Либаво-Рижской дорогой, значительно превалируетъ чистотой прибыли, получаемой Шкозанадвиськими дорогами.

13. Излишекъ грузовъ, перевезенный одной изъ дорозь свыше установленнаго тарифа и который не былъ соотвѣтственнымъ основаніемъ для повшенія тарифа съ той или другой стороны, возмещается по окончаніи года способомъ, предвидѣннымъ вна, на случай прекращенія дѣйствій по местоположему соглашенію.

14. Каждый изъ договаривающихся дорозь, въ случаѣ какого-либо недоброка или неправоумности въ примѣненіи настоящаго соглашенія или, наоборотъ, въ случаѣ признанной ею необходимости о дополненіи его, заявляетъ о томъ письменно, съ изложеніемъ мотивовъ и тогда дѣйствующее соглашеніе должно быть дополнено или изменено по обоюдному согласію и соглашенію въ текетій одного мѣсяца.

15. Настоящее соглашеніе действуетъ безъ срока и въ случаѣ прекращенія Либаво-Рижской или Шко-Занадвиськихъ дорогами перевозокъ, которому другая дорога не могла бы возмѣнить дать удовлетворенія, прекращеніе дѣйствій по местоположему договору можетъ происходить лишь въ соблюденіи условий, изложенныхъ въ §§ 10 и 12-мъ.

16. Настоящее условіе вводитъ въ силу послѣ одобренія его правленіями.

Додаток Ж.5

**Лист голови правління Південно-Західних залізниць щодо конкуренції
Харківсько-Миколаївської та Південно-Західних залізниць. 1883 р.**

159
 5 МАЯ 1883Г
ОБЩЕСТВО
ЮГО-ЗАПАДНЫХ
 Железных дорог.

7 Мар. 83. 14289 51
 ВЪСЪЮБ. КАНЦ. ПО КРЕД. ЧАСТИ.
 № 03,281 — 7.МАР.83

Председатель Правления
 Н. Мартов 1883 года
№ 1028
 С. Петербург.
 Троицкий пер. д. № 15.

О конкуренции Кар-
ково-Николаевской до-
роги с Юго-Западными

Кр. № 1028
 Маймад Мух. Н. Соколов
 ко мнѣ Каретин, тѣ
 необходими напосыл
 отъ Юго-Западныхъ
 тарифовъ для Юго-
 Западныхъ тарифовъ
 для пересылки

Коп. кр. № 1028

Его Превосходит. стѣ
 Господицу Министру
 финансовъ.—

Считаю долгомъ доложить Ваше
 му Превосходительству, что отношения
 Юго-Западныхъ дорогъ къ Карково-Ни-
 колаевской дороге, относительно конку-
 ренции по перевозкѣ шельмовыхъ грузовъ съ
 Фрагатовской дороги за границу по Кар-
 ково-Николаевской дороге съ одной сто-
 роны и по Юго-Западнымъ съ другою
 приняла острый характеръ со време-
 ни объявленія Карково-Николаевскою
 дорогой (15 Июня прошлаго года) пони-
 женнаго тарифа на Николаевъ, под-
 равнающаго тарифы на перевозку
 фрагатовскаго шельма по Юго-Западнымъ
 дорогамъ.

До настоящаго времени Юго-За-
 падныя дороги не отвѣчали на это
 пониженіе никакимъ пониженіемъ
 своихъ тарифовъ и употребляли
 все старанія къ тому, чтобы посред-
 ствомъ соглашенія регулировать су-
 щественно конкуренцію и тѣмъ изба-
 вить Юго-Западные дороги отъ не-
 обходимости пониженія или тарифа
 для удержанія перевозки фрагатовскаго
 шельма по своимъ мнѣніемъ въ пре-
 нисхъ размѣрахъ; но все сіи старанія
 досель не привели ни къ какому
 результату.

Продовженія дод. Ж.5

На происходившей по этому предмету конкуренции 26 Января сего года между представителями той и другой дорожки предполагалось регулировать эту конкуренцию посредством установления тарифов до конкурирующихся портов с одинаковою стою пользою, которую русскія окмозная дорожка получала бы какъ отъ перевозки по Харьковско-Николаевской дорожке, такъ и по линиямъ Юго-Западныхъ дорожек, но переговоры по сему предмету, сначала обтщившие пріветствію къ положительному результату, совершенно неожиданно для Правленія Юго-Западныхъ дорожекъ были прерваны распоряженіемъ Временнаго Управленія Казенныхъ дорогъ. Равнымъ образомъ Временное Управленіе казенныхъ дорогъ не нашло возможнымъ согласиться на другое предложеніе Правленія Юго-Западныхъ дорожекъ, касающееся зашорскаго тарифа черезъ Кіевъ до Харькова и состоящее въ томъ, чтобы Харьковско-Николаевскою дорожкою принимались на протяженіи Ворожева-Харьковъ къ зашорскимъ грузамъ, следующимъ въ Харьковъ черезъ Кіевъ Бердъ-Кіевъ тѣмже ставки, какія ея представляемы Либавскому направленію.

Такое поощреніе Либавскому направленію въ ущербъ Юго-Западному ставитъ Правленію Юго-Западныхъ дорожекъ въ необходимость отказаться отъ соглашенія съ Либаво-Роменскою дорожкою, состоявшагося въ концѣ прошлаго года, относительно регулированія конкуренціи между этими дорожками по перевозкѣ зашорскихъ грузовъ до Кіева, Курской и Харькова.

На основании этого соглашения должны бы были быть установлены следующие пункты таможенные тарифы как в Либавском, так и в Юго-Западном направлении в совершенно одинаковой размерности.

Отказ Карсково-Николаевской дороги в удовлетворении вышеприведенной просьбы Правления Юго-Западной дороги означает не возможным установление тарифа от Карскова в Юго-Западном направлении в том же размере, в каком установлен от этого тарифа через Либаву; такое обстоятельство, ставящее Юго-Западную дорогу в необходимость отказаться от таможенных грузов; ссылающихся в Карскость, принуждает нас в защиту наших интересов отказаться Либаво-Роменской дороге в угодии в перевозку грузов, предназначенных в Киев и употребить все меры к привлечению таких грузов и исключительно к перевозке по кратчайшему Юго-Западному направлению, которое на 196 верст короче, чем направление Либавское.

Из вышеизложенного Ваше Превосходительство изволите усмотреть, что результаты нашей меры принимаемых. Временным Управлением казенных дорог неизбежно должна явиться разорительная для императорского Казна действия конкуренция между Юго-Западным и Карсково-Николаевскою дорогами по перевозке шибных грузов с Фаятовской дороги за границу и такая же конкуренция между Юго-Западным и Либаво-Роменскою дорогами по перевозке таможенных грузов.

Во изыскание означенных перомных последствий, считаю своим долгом поггительнейше

Продовження дод. Ж.5

ходатайствовать предъ Вашимъ Превосходительствомъ, не признаемъ возможнымъ принять съ своей стороны иныя мѣры къ тому, чтобы побудить Временное Управление Казенныхъ дорогъ:

1, къ устанавленію соглашенія о перевозкѣ груза съ Фрагатовскою дорогою по дорогамъ Кароково-Николаевскою и Юго-Западнымъ на основаніи найбольшей чистой пользы отъ сихъ перевозокъ для Государственнаго Казначейства;

2, къ предоставленію Кароково-Николаевскою дорогою грузамъ одного и того же происхожденія отправляемымъ въ одинъ и тотъ же рынокъ и протѣгающимъ одно и тоже протяженіе сей дороги, одинаковыхъ ставокъ, какъ въ Видавскомъ, такъ и въ Юго-Западномъ направленіяхъ;

Во заключеніе позволю себѣ лишь приевокупить, что Юго-Западныя дороги до сихъ поръ въ теченіе слишкомъ полугода не принимали никакихъ мѣръ въ отвѣтъ на вызовъ къ тарифной борьбѣ, дѣлаемой Временнымъ Управленіемъ, остановившаяся при этомъ предъ всема значительнымъ ущербомъ, который эта борьба нанесетъ Государственному Казначейству; но уменьшеніе споровъ какъ по Фрагатовскимъ, такъ и по Загорскимъ грузамъ въ скоромъ времени можетъ вынудить наконецъ Правленіе приступитъ къ дѣятельнымъ мѣрамъ для защиты интересовъ ему въверенныхъ. —

Председателю Правленія Общества Югозападныхъ
Висшгородскихъ дорогъ

И. Висшгородский. —

Додаток Ж.6

Лист Голови правління акціонерних Південно-Західних залізниць до Департаменту залізниць МШС «О тарифе заморского сообщения до Харькова». 1883 р.

**ПРАВЛЕНІЕ
ОБЩЕСТВА
ЮГО-ЗАПАДНЫХЪ**

ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.

Контроль Сборовъ.

20 Января 1883 года.

№ 175/618.

О тарифѣ заморского сообщенія до Харькова

Копія.

Въ Департаментъ желѣзныхъ дорогъ.

Въ видахъ прекращенія конкуренціи по перевозкѣ грузовъ заморскаго происхожденія черезъ Либаву и Кенигсбергъ до Кіева, Курска и Харькова между Правленіями Обществъ Либаво-Роменской и Юго-Западныхъ дорогъ въ Августѣ мѣсяцѣ прошлаго года состоялось соглашеніе относительно установленія до означенныхъ пунктовъ тарифовъ совершенно одинаковыхъ по номенклатурѣ классификаціи и провознымъ цѣнамъ въ обоихъ конкурирующихъ направленіяхъ.

Вслѣдъ за симъ между Правленіемъ Либаво-Роменской дороги и бывшимъ Правленіемъ Харьково-Николаевской дор. состоялось соглашеніе по предмету установленія заморскаго черезъ Либаву тарифа до Харькова въ направленіи Бахмачъ—Ворожба—Люботинъ, при чемъ Харьково-Николаевскою дорогою были предоставлены сему сообщенію за протяженіе Ворожба-Харьковъ пониженныя ставки.

Имѣя въ виду, что направленіе до Харькова черезъ Ворожбу кратчайшее, и полагая, что для Харьково-Николаевской дороги безразлично, будутъ-ли грузы заморскаго происхожденія слѣдовать въ Харьковъ черезъ Кенигсбергъ или черезъ Либаву, такъ какъ въ томъ и другомъ случаѣ они будутъ пробѣгать одно и то же протяженіе этой дороги, Правленіе Общества письмомъ отъ 28 Декабря прошлаго года, № 9463/3106, обратилось во Временное Управленіе казенныхъ дорогъ съ просьбою предоставить Кенигсбергскому направленію за протяженіе Харьково-Николаевской дороги отъ Ворожбы до Харькова тѣ-же ставки, какія имъ предоставлены Либавскому, при чемъ Правленіемъ было указано на состоявшееся между нимъ и Правленіемъ Либаво-Роменской дороги соглашеніе относительно установленія одинаковыхъ тарифовъ въ обоихъ конкурирующихъ направленіяхъ.

Просьба эта, однако, не смотря на всю основательность ея, Временнымъ Управленіемъ уважена не была съ приведеніемъ той причины, что пониженіе ставокъ Харьково-Николаевской дороги сдѣлано исключительно для Либавы, какъ русскаго порта, съ цѣлію привлечь къ нему заморскія грузы, нынѣ направляемые въ Кенигсбергъ и Данцигъ.

Привлеченіе Харьковскихъ грузовъ къ направленію исключительно черезъ Либаву, съ точки зрѣнія интересовъ русскихъ жел. дорогъ, по мнѣнію Правленія, не имѣетъ никакого основанія, такъ какъ русскія дороги, какъ въ перевозкѣ въ Харьковъ черезъ Либаву, такъ и черезъ Кенигсбергъ участвуютъ почти одинаковыми протяженіями (отъ Либавы до Бахмача 1.006 вер., а отъ Просткена до Бахмача $813 + 181 = 994$), а такъ какъ предполагалось установить въ обоихъ направленіяхъ одинаковые тарифы, то и польза ихъ отъ этой перевозки была-бы одинакова.

Отказъ Харьково-Николаевской дороги участвовать въ обоихъ направленіяхъ одинаковыми ставками ставитъ Правленіе Юго-Западныхъ дорогъ въ необходимость отказаться отъ всякаго соглашенія съ Либаво-Роменскою дорогою по заморскимъ тарифамъ

Продовження дод. Ж.6

— 2 —

результатомъ чего, безъ сомнѣнія, явится новая тарифная борьба, убыточная какъ для Юго-Западныхъ, такъ и для Либаво-Роменской дорогъ.

Прежде всего Юго-Западные дороги, въ виду старанія привлечь Харьковскіе грузы къ исключительному направленію черезъ Либаву, будутъ постановлены въ необходимость для защиты своихъ интересовъ принять всѣ мѣры для привлеченія исключительно къ Кенигсбергу грузовъ, отправляемыхъ въ заморскомъ сообщеніи въ Кіевъ, что вполне возможно, такъ какъ пунктъ этотъ отстоитъ отъ Кенигсберга на 200 вер. ближе, чѣмъ отъ Либавы; это, разумѣется, вызоветъ протіводѣйствіе со стороны Либаво-Роменской дороги; а послѣдствіемъ сего будетъ значительное пониженіе тарифовъ.

Кромѣ сего по отношенію Харьковскихъ грузовъ, Правленіе имѣетъ возможность установить конкурентный тарифъ до Харькова въ направленіи черезъ Курскъ; въ томъ соображеніи, что хогя это направленіе и длиннѣе направленія черезъ Ворожбу, но участвующія въ семъ направленіи дороги Курско-Кіевская всѣмъ своимъ протяженіемъ и Курско-Харьково-Азовская, въ видахъ привлеченія къ себѣ грузовъ, которые въ случаѣ установленія тарифа черезъ Бахмачъ-Ворожбу, первая перевозила-бы только на протяженіи Бахмачъ-Ворожба (96 вер.), а вторая со всѣмъ не перевозила-бы, вѣроятно дадутъ значительное пониженіе.

Изъ вышеизложеннаго Департаментъ желѣзныхъ дорогъ изволитъ усмотрѣть, что задача, которую преслѣдуетъ Харьковско-Николаевская дорога, а именно покровительство Либаво-Роменской дорогѣ въ ущербъ Юго-Западнымъ дорогамъ, не только невыгодна съ точки зрѣнія интересовъ русскихъ дорогъ, но нанесетъ положительный ущербъ какъ этимъ дорогамъ, такъ и Правительству гарантирующему ихъ капиталы. Ущербъ Государственному Казначейству наносимый тѣмъ важнѣе, что всякое увеличеніе дохода Либаво-Роменской дороги въ ущербъ Юго-Западнымъ пойдетъ въ дивидендъ по ея негарантированнымъ акціямъ и въ то-же время увеличитъ пріплату по гарантіи капитала Юго-Западнымъ дорогъ.

При соглашеніи между Правленіями Обществъ Либаво-Роменской и Юго-Западныхъ дорогъ относительно установленія одинаковыхъ тарифовъ въ обоихъ направленіяхъ и имѣлось въ виду прекращенія этой разорительной конкуренціи, которую Харьковско-Николаевская дорога игнорируетъ.

Въ виду сего Правленіе Общества, согласно постановленію своему въ засѣданіи 18 Января сего года, имѣетъ честь покорнѣйше просить Департаментъ желѣзныхъ дорогъ, не найдеть-ли онъ возможнымъ предложить Временному Управленію казенныхъ дорогъ предоставить Юго-Западному направленію для перевозки заморскихъ грузовъ въ Харьковъ за протяженіе Харьковско-Николаевской дороги отъ Ворожбы до Харькова тѣ-же ставки, какъ для Либавскаго направленія, что можетъ быть сдѣлано, или пониженіемъ ставокъ для Юго-Западнаго направленія, или повышеніемъ ихъ для Либавскаго направленія.

Подписаль: Предсѣдатель *И. Вышнеградскій.*

Скрѣпилъ: Начальникъ Контроля *Малешевскій.*

Додаток Ж.7

*Лист міністра фінансів М. Х. Бунге до міністра шляхів сполучення
«По вопросам об отмене рефракции и об установлении минимальных тарифов».
Бунге пропонує «повременить» із розглядом окремих питань щодо встановлення
мінімальних тарифів до розгляду в Державній Раді питання Статуту залізниць. 1883 р.*

М. С.

Копія. 6

Особенная Канцелярія

ПО КРЕДИТНОЙ ЧАСТИ.

в Отдѣленіи.

19 Марта 1883 года.

№ 3160.

По вопросамъ объ отмѣнѣ рефракціи и объ установленіи минимальныхъ тарифовъ.

Господину Министру Путей Сообщенія.

Въ отношеніи отъ 7 минувшаго Февраля (№ 412) указывая на необходимость ограниченія произвола частныхъ желѣзнодорожныхъ Обществъ по установленію тарифовъ, Ваше Высокопревосходительство изволите для сего проектировать двѣ слѣдующія мѣры: отмѣну рефракціи и установленіе минимальныхъ тарифовъ прямого сообщенія, при чемъ на предоставленіе Министерству Путей Сообщенія этого послѣдняго права Вы предполагаете испросить Высочайшее, чрезъ Комитетъ Министровъ, разрѣшеніе. Кромѣ того, при отношеніи отъ 7 Февраля Ваше Высокопревосходительство изволили передать мнѣ справку Временнаго Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ съ изложеніемъ тѣхъ основаній, по коимъ Управленіе признаетъ нужнымъ, въ видахъ покровительства Либавскому порту, держать на Сумскомъ участкѣ Харьковско-Николаевской желѣзной дороги для грузовъ, слѣдующихъ изъ Либавы въ Харьковъ, болѣе низкіе тарифы, чѣмъ для грузовъ, перевозимыхъ въ Харьковъ же изъ Кенигсберга и Данцига.

По этому послѣднему вопросу Предсѣдатель Правленія Общества Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ вошелъ 4 сего Марта въ Министерствo Финансовъ съ представленіемъ, въ которомъ объясняетъ, что послѣдствіемъ различія въ тарифныхъ ставкахъ Сумскаго участка неизбежно явится убыточная для Правительства конкуренція между Либаво-Роменскою и Юго-Западными дорогами, и съ цѣлю устраненія сего онъ ходатайствуетъ, что бы для одинаковыхъ грузовъ, отправляемыхъ въ одинъ и тотъ-же рынокъ и пробѣгающихъ по Харьковско-Николаевской дорогѣ одно и тоже разстояніе, были установлены на этой дорогѣ одинаковыя тарифныя ставки—независимо отъ того, изъ Либавскаго ли, или Кенигсбергскаго и Данцигскаго портовъ направляются грузы.

По разсмотрѣніи настоящаго дѣла я вполнѣ присоединяюсь къ мнѣнію Вашего Высокопревосходительства о пользѣ отмѣны допускаемыхъ желѣзными дорогами для нѣкоторыхъ товароправителей рефракцій въ платѣ за перевозку грузовъ. Точно также я вполнѣ раздѣляю и мнѣніе Вашего Высокопревосходительства о необходимости усиленія власти Правительства относительно ограниченія свободы желѣзно-дорожныхъ Обществъ по примѣненію тарифа, и въ особенности тѣхъ Обществъ, которыя требуютъ правительственныхъ приплатъ по гарантіи ихъ дохода; тѣмъ не менѣе, по поводу предположенія Вашего войти нынѣ же въ Комитетъ Министровъ съ представленіемъ о предоставленіи Министерству Путей Сообщенія права, по соглашенію съ Министерствомъ Финансовъ, устанавливать минимальныя тарифы для частныхъ желѣзныхъ дорогъ я считаю необходимымъ остановитъ вниманіе Вашего Высокопревосходительства на нижеслѣдующемъ:

По поводу представлення Вашего Высокопревосходительства отъ 15 Сентября 1881 г. за № 10423, о подчиненіи желѣзнодорожныхъ тарифовъ Правительственному надзору, Комитетъ Министровъ, въ журналѣ отъ 29 Сентября 1881 г. высказалъ, что изложенныя въ этомъ представленіи предположенія должны быть разсмотрѣны одновременно съ мѣрами, проектируемыми для той же цѣли комисіею, состоящею подъ предсѣдательствомъ Генераль-Адъютанта Графа Баранова, и потому не нашель въ то время возможнымъ входить въ обсужденіе упомянутого представлення. Составленный комисіею Генераль-Адъютанта Графа Баранова общій желѣзнодорожный уставъ, заключающій въ себѣ между прочимъ и проектированныя комисіею мѣры для надзора за установленіемъ тарифовъ, находится, какъ извѣстно Вашему Высокопревосходительству, на разсмотрѣніи Государственнаго Совѣта. Поэтому и въ виду Высочайшаго повелѣнія отъ 20-го Января 1875 г., на основаніи коего всѣ предположенія по вопросамъ, находящимся на разсмотрѣніи Государственнаго Совѣта, могутъ быть представляемы на Высочайшее разрѣшеніе не иначе, какъ чрезъ Государственный Совѣтъ порядкомъ, въ учрежденіи Совѣта указаннымъ, я полагаю, что обсужденіемъ частнаго вопроса объ установленіи минимальныхъ тарифовъ на желѣзныхъ дорогахъ слѣдуетъ повременить до разсмотрѣнія Государственнымъ Совѣтомъ общаго желѣзно-дорожнаго устава.

Что же касается вопроса о разницѣ въ таксировкѣ заморскихъ грузовъ на Харьковско-Николаевской желѣзной дорогѣ, то, въ виду вышеприведеннаго заявленія предсѣдателя Общества Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, я нахожу что было бы весьма полезно подвергнуть этотъ вопросъ обсужденію въ особомъ совѣщаніи изъ представителей заинтересованныхъ въ этомъ дѣлѣ желѣзныхъ дорогъ.

Подписалъ Министръ Финансовъ *Н. Бунге.*

Скрѣпилъ Директоръ *В. Верховскій.*

Додаток Ж.8

Из листування міністра фінансів і міністра шляхів сполучення поступово вимальовувалось бажання уряду взяти під контроль залізничні тарифи

М. П. С.

Копія. 7

ДЕПАРТАМЕНТЪ

жельзванныхъ дорогъ.

Господину Министру Финансовъ.

9 Апрелья 1883 года.

№ 3088.

Отношеніемъ отъ 19 Марта сего года, № 3160, Ваше Превосходительство сообщили, что раздѣляете мое мнѣніе о пользѣ отъѣзны допускаемыхъ желѣзными дорогами, для нѣкоторыхъ товароотправителей, рефакцій въ платѣ за перевозку грузовъ, а также о необходимости усиленія власти Правительства относительно ограниченія свободы Желѣзнодорожныхъ Обществъ въ примѣненіи тарифовъ и въ особенности относительно тѣхъ Обществъ, которыя требуютъ Правительственныхъ прицлать по гарантіи ихъ дохода; но при этомъ Вы изволите находить, что обсужденіемъ какъ этихъ вопросовъ, такъ и вопроса о минимальныхъ тарифахъ слѣдуетъ повременить до разсмотрѣнія Государственнымъ Совѣтомъ общаго желѣзнодорожнаго устава.

Въ представленномъ въ Государственный Совѣтъ проектѣ желѣзнодорожнаго устава право Правительства по надзору за желѣзнодорожными тарифами вовсе неопредѣлено, а въ проектѣ предположено лишь предоставить разрѣшеніе разныхъ тарифныхъ вопросовъ проектированному Высшему Совѣту и Распорядительному Комитету. При такомъ положеніи дѣла, въ особенности въ виду неотложности тарифнаго вопроса, едвали представляется целесообразнымъ откладывать разрѣшеніе его до разсмотрѣнія проекта желѣзнодорожнаго устава, тѣмъ болѣе, что даже въ случаѣ утвержденія этого проекта, не разрѣшится тарифный вопросъ.

Затѣмъ, такъ какъ учрежденной при вѣренномъ мнѣ Министерствѣ съ участіемъ представителей отъ Министерства Финансовъ, комисіи по предмету тарифа Николаевской дороги, неизбежно придется коснуться вопроса о правительственномъ надзорѣ за измѣненіями тарифа этой дороги, причемъ рѣшеніе этого вопроса въ частности для одной Николаевской дороги безъ установленія общихъ основаній по сему предмету для прочихъ желѣзныхъ дорогъ можетъ повести къ разрѣшенію его въ несогласномъ съ общимъ вопросомъ направленіи и поставить Николаевскую дорогу въ неправильныя отношенія къ конкурирующимъ съ нею другимъ дорогамъ, то было бы не только весьма желательно, но и вполне необходимо возложить на означенную комисію выработку общихъ правилъ по правительственному надзору за тарифами всѣхъ желѣзнодорожныхъ Обществъ, а также и по предмету установленія основаній для опредѣленія минимальныхъ тарифовъ.

О чемъ сообщая на заключеніе Вашего Превосходительства, покорнѣйше прошу о послѣдующемъ почтить меня увѣдомленіемъ въ возможно непродолжительномъ времени.

Подписалъ: Министръ Путей Сообщенія,
Генераль-Адъютантъ *К. Посетъ*.

Скрѣпилъ: Директоръ *Журавскій*.

Додаток Ж.9

*Голови правління Південно-Західних залізниць І. О. Вишнеградського міністрові шляхів
сполучення стосовно позиції правління з регулювання конкуренції між Південно-
Західними та Харківсько-Миколаївською залізницями щодо перевезень хлібних вантажів
Фастівської залізниці до Одеси, Миколаєва і портів Балтійського моря. 1883 р.*

ПРАВЛЕНІЕ
ОБЩЕСТВА
ЮГО-ЗАПАДНЫХЪ

ЖЕЛѢЗНЫХЪ ДОРОГЪ.

6 Апрѣля 1883 года.

№ 9/761/2905.

Копія.

Господину Министру Путей Сообщенія.

Правленіе публикаціею въ Правительственномъ Вѣстникѣ отъ 1-го Апрѣля сего года, за № 72, измѣнило существовавшій до того времени тарифъ на хлѣбные грузы съ Фастовской дороги въ Одессу какъ черезъ Фастовъ, такъ и черезъ Елисаветградъ.

Опасаясь по бывшимъ примѣрамъ того, что со стороны Временнаго Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ послѣдуютъ жалобы на то, что Правленіе Юго-Западныхъ дорогъ старается искусственнымъ образомъ отвлечь грузы отъ Николаева, Правленіе считаетъ своимъ долгомъ доложить Вашему Высокопревосходительству, что означенное пониженіе вызвано какъ гораздо болѣе значительнымъ пониженіемъ тарифа, сдѣланнымъ Харьковско-Николаевскою дорогою предъ началомъ текущей хлѣбной кампаніи, такъ и совершенно неудачей всѣхъ стараній Правленія Юго-Западныхъ дорогъ придти къ соглашенію съ Временнымъ Управленіемъ, которое, прервавъ начатыя переговоры, не смотря на всѣ усилія Правленія Юго-Западныхъ дорогъ, такъ-выхъ не возобновляетъ доселѣ.

Разсматриваемое пониженіе сдѣлано на основаніи равенства чистой прибыли, достающейся Русскимъ желѣзнымъ дорогамъ при перевозкѣ хлѣба съ Фастовской дороги на Одессу и Николаевъ, такимъ образомъ, что если съ помощію его удастся отвлечь нѣкоторые грузы на Одессу, то общій чистый доходъ Фастовской, Харьковско-Николаевской и Юго Западныхъ желѣзныхъ дорогъ черезъ то нисколько не уменьшится — сравнительно съ нынѣшнимъ.

Къ сему Правленіе, согласно постановленію своему въ засѣданіи 5-го Апрѣля, считаетъ долгомъ присоединить почтительнѣйшее свое ходатайство о регулированіи конкуренціи между Юго-Западными и Харьковско-Николаевскою дорогами по перевозкѣ хлѣбныхъ грузовъ Фастовской дороги путемъ установленія тарифовъ до Одессы, Николаева и Балтійскихъ портовъ съ такимъ расчетомъ, чтобы чистая польза русскихъ дорогъ отъ перевозки означенныхъ грузовъ, куда бы они ни прослѣдовали, была во всѣхъ случаяхъ одинакова, такъ какъ при этомъ расходы Государственнаго Казначейства по содержанію Харьковско-Николаевской желѣзной дороги и уплатѣ гарантіи дорогамъ Фастовской и Юго-Западнымъ достигнутъ наименьшаго возможнаго размѣра.

Подлинное подписалъ Предсѣдатель *И. Вышнеградскій.*

Скрѣпилъ Начальникъ Контроля *В. Малешевскій.*

[РГИА. – Ф. 268. – Оп. 1. – Ч. 2. – Спр. 1528. – Арк. 62]

Додаток Ж.10

Записка Голови правління Південно-Західних залізниць І. Вишнеградського заступнику міністра шляхів сполучення щодо конкурентної боротьби Харківсько-Миколаївської та Південно-Західних залізниць за перевезення вантажів

Фастівської залізниці

64

Копія.

ЗАПИСКА

Предсѣдателя Правленія Общества Юго-Западныхъ ж. дорогъ о конкуренціи Харьковско-Николаевскаго и Юго-Западнаго направленій по перевозкѣ Фастовскихъ грузовъ.

До 15 Іюня 1882 г. хлѣбъ со станцій Фастовской дороги перевозился въ порты Николаевскій черезъ Знаменку, Одесскій черезъ Фастовъ и черезъ Елисаветградъ, Кенигсбергскій черезъ Граево-Просткенъ и Данцигскій черезъ Млаву-Иллово, при чемъ эти грузы пробѣгали по русскимъ желѣзнымъ дорогамъ разстоянія, давали имъ всѣмъ въ совокупности валовой сборъ и чистую прибыль съ пуда, указанные въ прилагаемой таблицѣ № 1 (*).

Съ 15 Іюня 1882 г. Харьковско-Николаевская дорога, желая привлечь перевозку хлѣба съ Фастовской дороги исключительно къ Николаеву, понизила свой тарифъ, вслѣдствіе чего, какъ валовой сборъ, такъ и чистая прибыль, при перевозкѣ на Николаевъ, понизились въ весьма значительной степени, какъ то указано въ той-же таблицѣ.

Этою мѣрою Харьковско-Николаевская дорога успѣла въ истекшіе 7 мѣсяцевъ (съ 1 Августа 1882 г. по 1 Марта 1883 г.) отвлечь нѣкоторое количество Фастовскихъ хлѣбныхъ грузовъ отъ портовъ, куда они перевозились прежде, возвысивъ собственное участіе въ перевозкѣ съ 16,22 процентовъ всего отпускаемаго Фастовскими станціями хлѣбнаго товара до 30,44 процентовъ, какъ то показываютъ слѣдующія цифры.

Съ Августа 1881 г. по Мартъ 1882 г. всего вывезено съ Фастовскихъ станцій хлѣба, предназначеннаго къ отпуску за границу, 23,305 вагоновъ. Изъ сего количества прослѣдовало:

черезъ Харьковско-Николаев. дор.	3,779 ваг.	= 16,22%	всего колич.
„ Юго-Западныхъ	19,526 „	= 83,78%	„ „

За тотъ же періодъ 1882—83 гг. всего вывезено съ Фастовскихъ станцій хлѣба, назначеннаго къ отпуску за границу, 14,746 вагоновъ.

Изъ сего количества прослѣдовало:

черезъ Харьковско-Николаев. дор.	4,487 в. или	30,44%	всего колич.
„ Юго-Западныхъ	10,259 „ „	69,56%	„ „

Изъ этихъ чиселъ видно, что мѣра, принятая Харьковско-Николаевскою дорогою, имѣла въ извѣстномъ смыслѣ нѣкоторый успѣхъ, хотя сравнительно не очень большой, что конечно обусловилось главнѣйше тѣмъ, что Николаевская торговля въ истекшую хлѣбную кампанію не успѣла своевременно ознакомиться съ послѣдствіями новаго тарифа и не могла извлечь изъ него всѣхъ выгодъ, которыя для нея были возможны. Тѣмъ не менѣе однако она успѣла почти совершенно уничтожить конкуренцію Одессы, на которую отправки за Сентябрь, Октябрь и Ноябрь уменьшились въ 1882 г. до 70150 п. изъ 176290 п. за тѣже мѣсяцы 1881 г.

Его Превосходительству Господину Товарищу Министра Путей Сообщенія.

*) Чистая прибыль вычислена въ предположеніи $\frac{1}{100}$ к. эксплуатационныхъ расходовъ съ пудоверсты, каковое число скорѣе выше, чѣмъ ниже дѣйствительнаго расхода на перевозку добавочныхъ грузовъ.

Продовженія дод. Ж.10

— 2 —

Въ виду сего осязательнаго результата Правленіе Юго-Западныхъ дорогъ вынуждено было, сначала въ Декабрѣ установить пониженный рефакціонный тарифъ на Одессу, а затѣмъ съ 1 Апрѣля сего 1883 г., сдѣлать общій тарифъ съ Фастовской дороги на Одессу также съ нѣкоторымъ пониженіемъ, которое однако же было рассчитано такъ, чтобы чистый доходъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ не уменьшился въ общей суммѣ чрезъ привлеченіе вновь, посредствомъ пониженнаго тарифа, къ Одессѣ грузовъ, искусственно отвлеченныхъ отъ нея къ Николаеву, а именно: новый тарифъ, дѣйствующій съ 1 Апрѣля сего года, исчисленъ такъ, чтобы чистая польза русскихъ дорогъ съ каждаго пуда, отправляемаго каждою станціею Фастовской дороги, была таже самая, пойдеть ли грузъ въ Одессу, или въ Николаевъ.

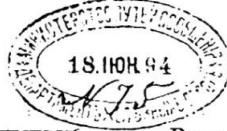
До сего времени Правленіе считало возможнымъ ограничиться лишь этою мѣрою, т. е. исключительно регулированіемъ конкуренціи Одессы и Николаева, такъ какъ имѣло основаніе рассчитывать на то, что въ нынѣшнюю хлѣбную кампанію Николаевъ не успѣетъ нанести Юго-Западному направленію Фастовскихъ грузовъ слишкомъ тяжкій ударъ; но на будущую кампанію уже нельзя будетъ успокоиваться подобными надеждами и Юго-Западные дороги, имѣя полное основаніе опасаться, что въ случаѣ непринятія надлежащихъ мѣръ всѣ Фастовскіе грузы уйдутъ на Николаевъ, должны будутъ посредствомъ пониженія тарифовъ на сѣверъ по меньшей мѣрѣ возстановить ту разницу, которая до 15 Іюня 1882 г. существовала въ провозной платѣ въ Николаевъ, въ Просткенъ и въ Иллово. Результатомъ этого пониженія будетъ конечно очень большое уменьшеніе взноса въ казну со стороны Юго-Западныхъ дорогъ, которое по статистическимъ даннымъ за 1882 г., содержащимся въ прилагаемой таблицѣ № 2, составитъ до 153.182 р.; но это уменьшеніе во всякомъ случаѣ будетъ гораздо меньше, нежели ущербъ, который будетъ нанесенъ казначейству въ случаѣ, если вслѣдствіе непринятія мѣръ къ оживленію движенія по Юго-Западнымъ дорогамъ Фастовскихъ грузовъ, сіи послѣдніе всецѣло отправятся на Николаевъ, такъ какъ въ этомъ случаѣ ущербъ казначейства составитъ до 411.780 р., какъ то видно изъ цифръ той же таблицы № 2.

Единственное средство къ тому, чтобы предупредить подобныя потери, состояло бы въ томъ, чтобы заблаговременно, задолго до наступленія ближайшей хлѣбной кампаніи, именно не позже Іюня сего года, возвысить тарифъ Харьковско-Николаевской дороги до того предѣла, который существовалъ ранѣе пониженія 15 Іюня 1882 г. Если бы это было сдѣлано, то Юго-Западные дороги могли бы повысить свой нынѣ пониженный тарифъ на Одессу и чрезъ Фастовъ и чрезъ Елисаветградъ до того, чтобы чистая польза, приносимая перевозкою по этимъ направленіямъ, совпадала бы съ чистою пользою отъ грузовъ, отправляемыхъ въ Николаевъ, и могли бы оставить въ настоящемъ положеніи тарифы на сѣверъ, не смотря на то, что чистая польза съ пуда при этихъ тарифахъ гораздо значительнѣе, чѣмъ при перевозкѣ на Николаевъ даже по возвышенному тарифу. 28 Апрѣля 1883 г.

Подписалъ: Предсѣдатель Правленія *И. Вышнеградскій.*

[РГИА. — Ф. 268. — Оп. 1. — Ч. 2. — Спр. 1528. — Арк. 64 з об.]

Выписка из журналов Об'єднаной присутності Комітету міністрів
і Державної Ради щодо викупу акціонерних Південно-Західних залізниць
у державну казну. 1894 р.



Karivis.

СОЕДИНЕННОЕ ПРИСУТСТВІЕ
КОМИТЕТА МИНИСТРОВЪ

и

ДЕПАРТАМЕНТА
ГОСУДАРСТВЕННОЙ ЭКОНОМИИ
ГОСУДАРСТВЕННОГО СОВѢТА.

Июня « 7 » дня 1894 года.

№ 1219.

Выписка изъ журналовъ Соединеннаго Присутствія
Комитета Министровъ и Департамента Государственной
Экономіи Государственнаго Совѣта 31 Мая и
7 Іюня 1894 года.

Слушано внесенное Министромъ Финансовъ дѣло о
выкупѣ въ казну желѣзнодорожныхъ линій, входя-
щихъ въ составъ предпріятія Общества Юго-Запад-
ныхъ желѣзныхъ дорогъ.

Присутствію къ обсужденію сего дѣла, Соединенное
Присутствіе Комитета Министровъ и Департамента
Государственной Экономіи Государственнаго Совѣта,
единогласно присоединяясь къ мнѣнію Предсѣдателя
оного, не могло не отдать должной справедливости
финансовой комбинаціи, положенной въ основаніе
проектируемаго выкупа Юго-Западныхъ желѣзныхъ
дорогъ: въ семь отношеній Министерствомъ Финан-
совъ достигнута, съ одной стороны, полное соблюденіе
интересовъ Государственнаго Казначейства, съ другой
же, совершенная простота и ясность расчетовъ, столь
желательныя во всѣхъ подобнаго рода операціяхъ.

Обращаясь къ вопросу о своевременности выкупа
названныхъ линій, Соединенное Присутствіе раздѣ-
лило высказанное Предсѣдателемъ Департамента Госу-
дарственной Экономіи Государственнаго Совѣта заклю-
ченіе, что Общество Юго-Западныхъ дорогъ, обременен-
ное весьма значительнымъ долгомъ по гарантіи акціо-
нернаго капитала, превышающимъ сто шесть милліо-
новъ рублей, стоитъ какъ бы на рубежѣ между
самостоятельнымъ доходомъ и пособиями изъ Государ-
ственнаго Казначейства, т. е. въ неблагопріятные годы
требуетъ приплатъ отъ Правительства и слѣдовательно
не подвергается никакимъ потерямъ, въ прибыльные
же получаетъ прибавки сверхъ гарантированнаго
дохода; при изясненныхъ условіяхъ, казна находится
постоянно въ убыткѣ, акціонеры же, всегда обеспечен-
ные полученіемъ опредѣленнаго гарантированнаго до-
хода, пользуются всѣми тѣми оказывающимися отъ
времени до времени излишками, которые въ случаѣ вы-
купа поступали бы въ казну; слѣдовательно выкупъ
этотъ именно въ настоящее время оказывается особенно
цѣлесообразнымъ, такъ какъ выѣстъ съ нимъ прекра-
тится то ненормальное положеніе, при которомъ Госу-

№ 388, в.

*По № 442. Министру
Финансовъ: Савицкимъ.*

Писано: въ Упр. каз. 24 мая 1894 г.

дарственное Казначейство, не пользуясь никакими существенными выгодами, несет на себя весь рискъ эксплуатаціи.

Къ сему Статсъ-Секретарь Сольскій присовокупилъ, что, представляя столь осязательныя финансовыя преимущества, переходъ Юго-Западныхъ линій въ руки Правительства, по самому направленію, ихъ имѣеть весьма важное политическое и стратегическое значеніе.

Переходя отъ изложенныхъ общихъ соображеній къ обсужденію подробностей настоящаго дѣла, Соединенное Присутствіе признавало вполне цѣлесообразнымъ отложить пріемъ въ казну выкупаемыхъ дорогъ до 1 Января 1895 года. Отсрочка эта, не вызывающая, по мнѣнію Министра Финансовъ, никакихъ опасеній въ отношеніи правильности веденія дѣла въ 1894 году настоящимъ Правленіемъ Общества, дастъ Министерству Путей Сообщенія возможность надлежащимъ образомъ приготовиться къ принятію въ свое завѣдываніе 3,257 вер. Юго-Западныхъ линій.

Соглашавсь затѣмъ съ соображеніями, высказанными Министромъ Путей Сообщенія въ отзывѣ его по настоящему дѣлу, о необходимости нѣкотораго увеличенія средствъ Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ при столь значительномъ расширеніи сѣти, состоящей въ его завѣдываніи, Соединенное Присутствіе находило, что отъ Гофмейстера Кривошеина будетъ зависѣть войти по этому вопросу съ особымъ представленіемъ въ установленномъ порядкѣ.

Что же касается предположеннаго Министромъ Путей Сообщенія оставленія въ вѣдѣніи Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ существующаго на Юго-Западныхъ дорогахъ контроля сборовъ, то послѣдній, по мнѣнію Товарища Государственнаго Контролера, подлежалъ бы сохраненію на сказанныхъ линіяхъ на первое время по введеніи казеннаго хозяйства, какъ это имѣеть мѣсто и на дорогахъ бывшаго Главнаго Общества.

Озабочиваясь въ заключеніе судьбою тѣхъ изъ служащихъ нынѣ на Юго-Западныхъ дорогахъ, которые съ выкупомъ останутся за штатомъ, Соединенное Присутствіе приняло во вниманіе, что за воспослѣдовавшимъ, въ 24 день Апрѣля 1892 г., по журналу Комитета Министровъ Высочайшимъ Его Императорскаго Величества утвержденіемъ временныхъ

правильно вначені пособій лицамъ, увольняемымъ отъ службы вслѣдствіе перехода частныхъ желѣзныхъ дорогъ въ казенное управленіе, въ размѣрѣ отъ 2-хъ до 12-ти-мѣсячнаго содержанія, и въ разсматриваемомъ случаѣ не требуется никакого особаго постановленія.

Въ виду вышепозложеннаго Соединенное Присутствіе полагало: представленіе Министра Финансовъ по настоящему дѣлу утвердить, предоставивъ Министру Путей Сообщенія войти съ Государственнымъ Контролеромъ и Министромъ Финансовъ въ сношеніе по вопросу о сохраненіи на линияхъ Юго-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ, на первое время по введеніи казеннаго на нихъ хозяйства, контроля сборовъ въ вѣдѣніи Управленія названными дорогами.

Государь Императоръ, въ 6 день Іюня 1894 года, на положеніе Соединеннаго Присутствія Высочайше соизволилъ.

Соединенное Присутствіе, въ засѣданіе 7 Іюня, опредѣлило: сообщить о томъ выписками изъ журналовъ: Министрамъ Путей Сообщенія и Финансовъ къ исполненію, а Государственному Контролеру къ свѣдѣнію.

Подписавъ: Завѣдующій дѣлами Соединеннаго Присутствія,
Статсъ-Секретарь *А. Куломзинъ.*

Возврато: Вице-Директоръ
Канцеляріи Министра П. С. *Муромъ*

Свѣдѣнію: Завѣдывающій Журнальнымъ
частію Канцеляріи Министра П. С. *А. Куломзинъ*

**Список
голів правлінь, управляючих акціонерних Південно-Західних залізниць**

№ з/п	П. І. Б. керівника залізниці	Роки життя	Період перебування на займаній посаді	Примітки
Голови Правління товариства Південно-Західних залізниць				
1	Бліох Іван Станіславович	1836–1901	1878–1881	Вчений, миротворець. Номінований на Нобелівську премію миру
2	Вишнеградський Іван Олексійович	1830–1895	1881–1886	Професор, міністр фінансів
3	Андрієвський Дмитро Іоакімович	1844–1900	1886–1895	Голова правління й управляючий Південно-Західних залізниць
Управляючі Південно-Західних залізниць				
1	Бородін Олександр Парфентійович	1848–1898	1878–1879 1889–1896	Відомий вітчизняний учений, паровозобудівник
2	Андрієвський Дмитро Іоакімович	1844–1900	1880–1886	Перший управляючий Центрального управління
3	Вігте Сергій Юлійович	1849–1915	1886–1889	Реформатор тарифів, міністр фінансів, прем'єр-міністр

**Додаток Ж.13
Помічники управляючих Південно-Західних залізниць
(агенти для окремих доручень)**

№ з/п	П. І. Б. помічника керівника залізниці	Період перебування на займаній посаді	Примітки
1	2	3	4
1	Голицинський Володимир Іванович	01.04.1880–15.06.1882	
2	Гівартовський Роберт Адамович	01.09.1880–10.03.1882	
3	Абрагамсон Артур Адольфович	01.07.1882–01.02.1887	Державний діяч, управляючий Московсько-Казанської залізниці. Редактор журналу «Інженер»
4	Скуневський Броніслав Олександрович	01.08.1884–01.01.1888	
5	Муякі Константин Дмитрович	01.02.1886–01.08.1886	
6	Волосатов Георгій Олексійович	01.01.1887–01.01.1900	
7	Єфімович Микола Іванович	01.09.1887–01.03.1888	
8	Ягубов Гаспар Сергійович	01.02.1888–01.04.1889	
9	Савельєв Рафаїл Миколайович	01.11.1889–01.04.1890	
10	Анічков Микола Олександрович	10.06.1890–01.09.1890	
11	Волков Дмитро Кіндратович	01.09.1890–01.01.1891	
12	Подгурський Станіслав Карлович	25.05.1893–01.06.1898	

Додаток Ж.14

**Начальники служб акціонерного товариства
Південно-Західних залізниць і їх помічники**

1	2	3	4
Начальники служби колії і будівель			
1	Гундіус Гаспар Іванович	?–1878	
2	Альошін Микола Олександрович	06.06.1881–28.06.1888	
3	Семенчиков Іван Павлович	28.06.1888–29.10.1897	
Помічники начальників служби колії			
1	Гарріс Едмунд Генріхович	01.02.1879–01.05.1884	
2	Корш Петро Всеволодович	01.03.1879–01.09.1886	
3	Политковський Василь Ростиславович	15.03.1884–01.06.1886	
4	Погребинський Марк Григорович	01.06.1886–09.01.1898	
Начальники служби рухомого складу та тяги			
1	Геркен Генріх Петрович	01.02.1879–01.03.1879	
2	Шестаков Константин Іванович	01.03.1879–20.06.1879	
3	Іноземцев Іван Дмитрович	20.06.1879–15.12.1879	З 1880 р. управляючий Ростово-Владикавказької залізниці
4	Бородін Олександр Парфенійович	01.12.1879–07.03.1889	Див. «управляючі П-З. зал.»
5	Лешедко Василь Миколайович	20.03.1889–01.09.1900	
6	Войновський-Кригер Едуард Броніславович	01.09.1900–1905	Управляючий Владикавказької залізниці 1909–1916. З 15.04.1916 р. заст. міністра, міністр шляхів сполучення (грудень 1916 р.)

Додаток Ж.15**Начальники Головних майстерень**

1	2	3	4
Київських			
1	Гармс Генріх Генріхович	28.06.1878–01.09.1879	
2	Тугенгольд Яків Соломонович	01.09.1879–01.08.1880	
3	Холодов Федір Миколайович	12.12.1879–01.05.1880	
4	Ніколаєв Микола Гаврилович	01.08.1880–01.06.1881	
5	Каменський Густав Оттонович	01.06.1881–20.01.1886	
6	Бернер Іван Іванович	01.02.1886–12.04.1892	
7	Томашевський Олександр Казимирович	20.05.1892–?	
Одеських			
1	Бернер Іван Іванович	1875–01.06.1879	
2	Стемиковський Семен Хомич	01.06.1879–?	

Додаток Ж.16

1	2	3	4
Начальники служби експлуатації			
1	Данилевич Владислав Іванович	01.02.1879–01.05.1880	
2	Вітте Сергій Юлійович	16.02.1880–27.09.1886	Державний діяч, автор книжки «Воспоминания и мемуары»
3	Хижняков Іван Михайлович	01.02.1892–01.09.1892	За відсутності начальника залізниці виконував його обов'язки
Помічники начальників служби експлуатації			
1	Де О'Бірн Ромуальд Владиславович	01.02.1879–01.09.1880	
2	Марченко Микола Васильович	01.02.1879–01.01.1883	
3	Макаров Микола Сергійович	01.05.1880–01.01.1886	
4	Скальковський Павло Апполонович	01.09.1882–01.01.1886	З 1883 р. управляючий Московсько-Рязанської залізниці, з 1890 р., член правління Московсько-Казанської залізниці
Начальники служби руху			
1	Макаров Микола Сергійович	01.01.1886–?	

Продовження дод. Ж.16

Помічники начальників служби руху			
1	Краузе Артур Карлович	01.01.1886–11.05.1895	
2	Філоненко Максиміліан Семенович	01.09.1895–01.09.1899	Начальник експлуатаційного відділу МПС, начальник Єкатерининської залізниці
3	Корвін-Павловський Лев Вікентійович	01.01.1898–01.07.1901	
4	Войновський-Кригер Едуард Броніславович	01.09.1899–01.09.1900	Державний діяч, останній міністр шляхів сполучення Російської імперії
5	Печковський Степан Антонович	11.11.1900–?	
6	Трачевський Юліан Владиславович	01.07.1901–?	
7	Кучук Йосип Каетанович	01.01.1903–?	

Додаток Ж.17

1	2	3	4
Начальники комерційної служби			
1	Скальковський Павло Аполлонович	01.01.1886–01.05.1890	З 1883 р. управляючий Московсько-Рязанської залізниці, з 1890 р., член правління Московско-Казанської залізниці
2	Хижняков Іван Михайлович	01.07.1890–01.02.1892; 01.09.1892–?	Автор посібника «Коммерческая география»
3	Дамер Микола Христианович	01.02.1892–01.09.1892	
Заступники начальників комерційної служби:			
а) по комісійно-позиковим операціям			
1	Максимов Василь Володимирович	15.09.1885–20.03.1889	
2	Кулаковський Йосип Генріхович	01.04.1889–26.11.1898	
3	Родзевич Станіслав Владиславович	01.12.1898–?	
б) по тарифному відділу			
1	Шабуневич Олександр Адамович	01.01.1881–15.03.1889	
2	Невлінський Вікентій Карлович	01.06.1886–?	

Додаток Ж. 18

1	2	3	4
Начальники служби телеграфу			
1	Долматов Павло Олександрович	01.02.1879–14.04.1889	
2	Іванов Іван Матвійович	01.05.1889–25.10.1893	
3	Позняков Сергій Олександрович	01.12.1893–16.03.1899	
4	Геркен Леон Петрович	14.05.1899–?	
Помічники начальників служби телеграфу			
1	Іванов Іван Матвійович	01.02.1879–01.05.1889	
2	Геркен Леон Петрович	01.05.1889–14.05.1899	
3	Залевський Йосип Іполитович	14.05.1899–01.01.1900	
4	Бахмутов Михайло Константинович	01.01.1900–01.09.1900	
5	Рузький Олександр Павлович	01.09.1900–?	

Додаток Ж.19

1	2	3	4
Начальники матеріально-господарської служби			
1	Сафіано Павло Петрович	01.02.1879–01.06.1882	
2	Галицинський Володимир Іванович	15.07.1882–01.05.1885	
3	Тілл Сигізмунд Владиславович	01.03.1885–01.01.1886	
4	Лешедко Василь Миколайович	01.01.1886–20.03.1889	
5	Каменський Густав Оттович	20.03.1889–01.01.1895	
6	Лебединський Микола Ілліч	01.02.1895–09.01.1898	
7	Погребинський Марк Григорович	09.01.1898–?	

Додаток Ж.20

1	2	3	4
Начальники служби контролю зборів			
1	Малешевський Болеслав Хомич	1878–01.07.1891	Відомий математик, на основі теорії імовірності впровадив перші пенсійні каси у Росії. З 1894 р. директор Особливої канцелярії по кредитній частині мінфіну. Автор книги «Теорія і практика пенсійних кас».
2	Гросман Вільгельм Якович	01.07.1891–01.11.1893	
3	Савельєв Михайло Іванович	01.11.1893–01.04.1897	
4	Спасовський Мечислав Никодимович	01.04.1897–?	
Помічники начальників служби контролю зборів			
1	Богданський Едуард Осипович	01.07.1878–01.01.1879	
2	Пфунд Карл Карлович	01.01.1879–01.01.1893	
3	Савельєв Михайло Іванович	01.01.1893–01.11.1893	
4	Богданський Едуард Осипович	01.11.1893–01.01.1901	

Додаток Ж.21

1	2	3	4
Головні лікарі лікувально-санітарної служби			
1	Шварц Олександр Адамович	01.02.1879–22.02.1885	
2	Бец Володимир Олексійович	22.02.1885–19.11.1892	
3	Феодотов-Чеховський Яків Олександрович	19.11.1892–?	

Додаток Ж.22

1	2	3	4
Управляючі Канцелярії Управління (головні секретарі)			
1	Єгоров Ігор Васильович	01.02.1879–19.01.1887	
2	Бернацький Микола Олександрович	20.03.1887–01.03.1890	
3	Савельєв Рафаїл Миколайович	01.04.1890–01.03.1895	
4	Завадський Кирило Осипович	01.03.1895–01.08.1897	
Помічники і заступники Управляючого Канцелярії (головного секретаря)			
1	Ходкевич Осип Осипович	01.02.1879–16.05.1888	
2	Щигельський Константин Миколайович	16.05.1888–01.07.1892	

3	Шермінський Єрофей Іванович	01.07.1892–06.07.1896	
---	--------------------------------	-----------------------	--

Додаток Ж.23

1	2	3	4
Головний бухгалтер			
1	Березовський Стефан Андрійович	1865–1912	3 грудня 1865 по 1912 рр. впродовж 46 років займав посаду гол. бух. спочатку Одеської, а потім Південно-Західних залізниць.
Помічники головного бухгалтера			
1	Владіміров Петро Володимирович	14.01.1879–16.07.1883	
2	Дем'яновський Трифілій Олександрович	16.07.1883–01.05.1895	
3	Діаманді Георгій Андрійович	20.05.1895–?	
4	Пластунов-Ковденко Роман Романович	20.05.1895–?	

Додаток Ж.24

1	2	3	4
Юрисконсульты Управління та завідувачі відчуження майна			
1	Диновський Феофіл Іванович	01.02.1879–01.07.1896	
2	Дерюжинський Константин Федорович	11.10.1896–01.03.1897	
3	Виноградов Іван Олександрович	01.03.1897–?	
Помічники юрисконсультів по судовим справам			
1	Ейсман Степан Павлович	15.08.1869–15.08.1894	
2	Виноградов Іван Олександрович	01.09.1894–01.03.1897	
Старші помічники юрисконсультів по справам відчуження майна (агенти з відчуження)			
1	Лігоцький Константин Гаврилович	15.08.1879–01.01.1884	
2	Терлецький Мамерій Мамерійович	01.01.1884–20.10.1886	
3	Попов Яків Осипович	01.10.1886–?	

