

ЗНАЧЕННЯ ПІВДЕННО-ЗАХІДНОЇ ЗАЛІЗНИЦІ У РЕАЛІЗАЦІЇ ПОДІЛЬСЬКОГО ЗБІЖЖЯ В ДРУГІЙ ПОЛОВИНІ ХІХ ст.

У статті аналізується вплив Південно-Західної залізниці на розвиток хлібної торгівлі в Подільській губернії та процеси економічної інтеграції регіону у загальноукраїнський та міжнародний ринки.

Ключові слова: *ринкові відносини, залізничний транспорт, товарна продукція.*

Значення шляхів сполучення для економічного розвитку будь-якого регіону є надзвичайно важливим. В умовах становлення й розвитку капіталізму протягом ХІХ – на початку ХХ ст. на території України, як і в інших регіонах Російської імперії, можливість швидко реалізувати продукцію була справою не менш важливою, а ніж її виробити чи виростити. Не було виключенням у цьому відношенні й Поділля. Проблема наявності сполучення, особливо залізничного, надзвичайно гостро постала у пореформений період, оскільки розвиток ринкових відносин у виробничій сфері не можливий без розвитку сфери розподілу, успішне функціонування якої і забезпечують розвинені шляхи сполучення. Як зазначає П.П.Теличук, найхарактернішою рисою пореформеного сільськогосподарського виробництва України була його спеціалізація. Вчений ділить територію країни на декілька економічних районів торговельного землеробства, які відрізнялись між собою як за рівнем економічного розвитку, так і за його напрямками¹. Тому успішне функціонування аграрної й промислової сфер економіки у названий період великою мірою залежало саме від наявності більш-менш надійного сполучення. Якісно новим фактором, який надавав нові можливості у реалізації вирощеної продукції на території подільського краю, було будівництво в другій половині ХІХ ст. мережі Південно-Західної залізниці. Це значно поживало торгівлю як у межах губернії, так і на теренах України й міжнародних ринках.

Враховуючи важливість названої проблеми, зауважимо, що розвиток залізничних шляхів сполучення становив науковий інтерес багатьох дослідників. Окремі її аспекти знайшли відображення в працях істориків ХІХ–ХХ ст. А.Білімовича², А.Радцига³, П.Андреева⁴, А.Коперського⁵; українських вчених радянського періоду Є.Ф.Белінського⁶, Л.М.Купріянової⁷, Л.Г.Мельника⁸, С.М.Федоренко⁹; сучасних українських істориків А.О.Гуменюка¹⁰, І.В.Жалоби¹¹, С.С.Богатчука^{12,13,14}, Т.В.Ігнат'євої¹⁵, Ю.А.Хоптяра¹⁶, Д.Фартушняка¹⁷ та інших. Однак, дослідження названих вчених здебільшого торкалися питань, пов'язаних із впливом залізнич-

них шляхів сполучення на загальний стан торгівлі або виробничих відносин Поділля. Враховуючи важливість вирощування й подальшої реалізації зернового хліба для розвитку аграрної сфери краю, на нашу думку, доцільно буде звузити дослідження торгівельних відносин до вивчення проблеми реалізації подільського збіжжя та відображення ролі Південно-Західної залізниці у цьому процесі. Саме це значною мірою визначає актуальність цієї публікації.

Формування торгових шляхів в регіоні базувалось на існуючій ще за Речі Посполитої мережі. Велику роль у подільському регіоні відігравали водні шляхи сполучення. Основними вантажами, що перевозились дністровськими галерами й плотами, були: зерновий хліб, овочі, льон, спирт, гіпс, вапно, скло, будівельний ліс, дрова і т.д. У 1864 р. цією рікою пройшло 1296 суден і 642 плоти, які перевезли на 1322538 руб. різного вантажу¹⁸. У середині 80-х рр. XIX ст., завдяки покращенню умов судноплавства Дністром, кількість вантажів, перевезених цим водним шляхом, зросла з 4386713 пудів у 1883 р. до 15032422 пудів у 1890 р.¹⁹

Постійним явищем для Поділля першої половини XIX ст. був значний надлишок пшениці, який, зазвичай, потрапляв у продаж за межі губернії. У другій половині XIX ст. значення зернових культур у загальній структурі аграрного виробництва подільського краю продовжувало зростати. Так, якщо у 1864–1866 рр. у регіоні було зібрано біля 5134 тис., то у 1894 р. загальний збір подільського хліба досягнув 11058 тис. четвертей²⁰.

У умовах зростання обсягів збору зернових гостро постала проблема їх транспортування (річковий транспорт не міг в повній мірі забезпечити потреби). Відтак, зростає необхідність створення розвинутої залізничної мережі, яка б забезпечила можливість порівняно дешевої, а головне – безпечної реалізації товарної продукції краю. Слід віддати належне економічній політиці уряду Російської імперії, який всіляко сприяв залізничному будівництву та розвитку промислових підприємств, що його обслуговували. Ще у 60-х рр. XIX ст. царський уряд вживає певних заходів щодо розвитку виробництва рейок і паровозів, а до кінця 60-х рр. було створено своєрідну систему допомоги підприємствам, що обслуговували залізничне будівництво, в основі якого лежали державні замовлення за високими цінами. Урядом контролювались поставки потягів та рейок. Міністерство шляхів сполучення виконувало функції розподілу замовлень для залізниць, що будувались у країні²¹.

Будівництво Південно-західної залізниці, котра мала вирішити питання інтеграції Поділля у загальноросійський та міжнародний ринки, розпочалось у 1863 р. і велось товариством “Де-Врієр і К^о” підрядним способом. Загальна сума підряду становила 14083370 руб. золотом і 23167696

руб. кредитними білетами²². Через рік після відкриття названої залізничної гілки, у 1866 р., барон Унгерн-Штенберг розпочав будівництво поперечних колій з заходу на схід, щоб з'єднати містечко Балту з Єлісаветградом, а далі – з лінією Одеса–Харків²³. Рух потягів планувалося розпочати на початку 1870 р., але вдалося це зробити лише 26 травня 1876 р., коли Південно-Західну залізницю було відкрито для загального користування. Перші 8 років її власником була Південно-Західна залізнична компанія, яка з кінця 80-х р. активно провадила роботи по будівництву нових ліній, в результаті чого на початок 90-х років Поділля і Київщина були помережені залізницями і товарними станціями, геть заваленими під час збору врожаю. У 1892 р. було встановлено зв'язок з Бессарабією і Галичиною. Головна гілка починалась від Одеси й перетинала Херсонську губернію паралельно Дністру. За станцією Бирзулою вона входила у межі Подільської губернії й перетинала Ольгопільський, Ямпільський, Вінницький і Брацлавський повіти. Крім головної, через Подільську губернію пролягали Волочиська гілка, яка починалась від станції Жмеринка, проходила через кордони Літинського, Летичівського та Проскурівського повіту, Могилевська (Вінницький і Могилевський повіти) і Новоселицька (Балтський повіт)²⁴. Таким чином, на 1897 р. загальна довжина Південно-Західної залізниці (враховуючи гілки, роз'їзди та ін.) становила 6380 верст²⁵. На території Подільської губернії у 1874 р. загальна довжина залізничних шляхів сполучення становила 413 верст (біля 2,1 версти на 10 тис. мешканців краю), а у 1894 р. ця цифра зросла до 667 верст (біля 2,5 верст на 10 тис. мешканців)²⁶.

Розуміючи велике значення залізничних перевезень, наприкінці XIX ст. департаментом Міністерства залізничних шляхів сполучення було запроваджено інститут комерційних агентів, у коло обов'язків яких входило дослідження різних галузей промисловості та сільського господарства різних регіонів країни, у тому числі й Поділля, а також показників залізничних перевезень з метою підвищення комерційної активності на залізницях²⁷.

Завдяки цим факторам, хлібні ціни в Правобережній Україні, за даними Б.Н.Міронова, у 70-х рр. XIX ст. зменшились на 39% – на величину зменшення вартості доставки хліба в південні порти²⁸. Так, у 1887 р. з території Подільської губернії було вивезено 11574374 пуди зернового хліба. З цієї кількості залізничним шляхом було відправлено 10702122 пуди і лише 872252 пуди – водним²⁹. У середньому, протягом 80–90-х рр. лише 8-10 відсотків подільського збіжжя потрапляло в Одесу водним шляхом – рікою Дністер, решта – за допомогою залізниці³⁰. На кінець XIX ст. Південно-Західна залізниця виходить на перше місце в Російсь-

кій імперії за кількістю перевезеного вантажу (у 1893 р. – 402506 тис. пуд.) та кількістю валового прибутку за це перевезення (у тому ж 1893 р. – 22601 тис. руб.). Її частка у загальній кількості перевезень приватними залізницями в цей період становила біля 13%, у той час, як прибуток Південно-західної залізниці складав біля 15% загального прибутку залізниць імперії³¹. Це свідчить про чудові економічні результати її діяльності та велике значення залізничного транспорту саме в Подільській, Київській і Волинській губерніях, оскільки значна кількість товарної продукції, насамперед аграрної, названого регіону в другій половині XIX ст. реалізовувалось за його межі. Слід зауважити, що і за кількістю перевезених пасажирів та отриманого за це прибутку Південно-Західна залізниця значно випереджала решту залізниць імперії. У 1893 р., наприклад, за її допомогою було перевезено 4261 тис. чоловік, що забезпечило 5026 тис. руб. чистого прибутку³².

1 січня 1895 р. залізниця перейшла у державну власність. Це започаткувало нову сторінку її діяльності. Вже через два роки, у 1897 р., сума валового прибутку Південно-Західної залізниці збільшилась до 41132271 руб., а загальна кількість перевезеного вантажу досягнула 535787562 пуди³³. У ринкових умовах другої половини XIX ст. до значних змін у кількості перевезених вантажів і валового прибутку залізниці призводив ступінь місцевого врожаю хлібних культур і цукрового буряка – головних товарів Правобережної України.

Таким чином, мережа залізничних колій, що входили у Південно-Західну залізницю, з одного боку, забезпечувала сполучення хліборобського регіону Правобережної України з портами Чорного і Азовського морів і суходільним західним кордоном, а з іншого – із центральними губерніями Російської імперії. Загальна структура товарного руху залізницею відбивала спеціалізацію подільського краю по виробництву товарного зерна, цукру, окремих видів промислової і аграрної продукції. Це особливо характерно для другої половини XIX ст. – періоду швидкого розвитку капіталізму й утвердження в регіоні ринкових відносин. Залізничний транспорт займав чільне місце у зміцненні економічних зв'язків між Подільською та іншими губерніями Правобережжя, відігравав помітну роль у торгових відносинах регіону з країнами східної Європи, що значно прискорило процес інтеграції Поділля в загальноукраїнський, загальноросійський та міжнародний ринки.

Примітки

1. *Теличук П.П.* Економічні основи аграрної революції на Україні – К., 1973.
2. *Билимович А.Д.* Товарное движение на русских железных дорогах. – К., 1902.

3. *Радиц А.* Влияние железных дорог на сельское хозяйство, промышленность и торговлю. – СПб., 1896.
4. *Андреев П.* Юго-Западные железные дороги. – К., 1896.
5. *Коперский А.* Мясные ресурсы Украины, Дона и Северного Кавказа. – К., 1919.
6. *Белінський Е.Ф.* Розвиток залізничного транспорту України в період промислового капіталізму // Нариси з соціально-економічної історії України дожовтневого періоду. – К., 1963.
7. *Купріянова Л.М.* Південно-Західна залізниця // Архіви України. – 1983. – №4. – С.54-59.
8. *Мельник Л.Г.* Робітники річкового транспорту України в 60–90-х рр. XIX ст. // Український науковий журнал. – 1981. – №12. – С.105-108.
9. *Федоренко С.М.* Транспорт, вантажообіг і ринки збуту Поділля напередодні першої світової війни // Проблеми економічної географії Поділля. Тези доповідей наук. конференції. – Кам'янець-Подільський, 1988. – С.124-126.
10. *Гуменюк А.О.* Вплив розвитку транспортної системи у Правобережній Україні на урбанізаційні процеси (60–90-ті рр. XIX ст.) // Наук. праці Кам'янець-Подільського держ. пед. універ.: Істор. науки. – Кам'янець-Подільський, 2003. – Т.11. – С.121-127.
11. *Жалоба І.В.* Подільське дворянство та судноплавання Дністром у першій половині XIX ст. // Матеріали X Подільської історико-краєзнавчої конференції. – Кам'янець-Подільський, 2000. – С.51-54.
12. *Богатчук С.С.* Розвиток залізничної техніки в Україні у другій половині XIX – на початку XX ст. // Залізничний транспорт України. – 1998. – №1. – С.86-89.
13. *Богатчук С.С.* Виникнення залізничного транспорту на Поділлі в другій половині XIX ст. // Тези доповідей XVI Вінницької обласної історико-краєзнавчої конференції. – Вінниця, 1997. – С.28-30.
14. *Богатчук С.С.* Роль залізничного транспорту в економічному піднесенні Подільського краю в XIX – на початку XX ст. // Наук. записки ВДПУ ім. М.Коцюбинського. – Вінниця, 2000. – С.70-73.
15. *Ігнат'єва Т.В.* Торгові шляхи і тракти Правобережної України наприкінці XVIII – в першій половині XIX ст. // Матеріали X Подільської історико-краєзнавчої конференції. – С.261-269.
16. *Хотляр Ю.А.* Налагодження судноплавства по Дністру в межах Подільської губернії (60–90-ті рр. XIX ст.) // Матеріали X Подільської історико-краєзнавчої конференції. – С.269-278.
17. *Фартушняк Д.* Взаємовплив між бурякоцукровим виробництвом та шляхами сполучення і транспортом Подільської губернії в другій половині XIX ст. // Наук. записки Тернопільського держ. пед. університету ім. В.Гнатюка. – Тернопіль, 2003. – С.36-42.
18. Статистические сведения Подольской губернии за 1862-63-64 гг. – Каменец-Подольск, 1865. – С.38.

19. Отношения Киевского, Подольского и Волынского генерал-губернатора // Державний архів Житомирської області. – Ф.70. – Оп.1. – Спр.300. – Арк.14.
20. Радциг А. Названа праця. – С.137-138.
21. Матвеева Л.В. Економічна політика царизму і монополістичні тенденції у промисловості України (1870–1900 рр.) // Історія народного господарства та економічної думки Української РСР. – 1984. – №18. – С.63.
22. Иллюстрированный путеводитель по Юго-Западным железным дорогам. – К., 1899. – С.12.
23. Бовеу Даниель. Битва за землю в Україні 1863–1914. Поляки в соціо-етнічних конфліктах. – К., 1998. – С.234.
24. Иллюстрированный путевод – С.2.
25. Там же. – С.27.
26. Радциг А. Названа праця. – С.262.
27. Размышления о коммерции // Подольские губернские ведомости. – 1893. – №58. – С.4.
28. Мифонов Б.Н. Хлебные цены в России за два столетия (XVII–XIX вв.). – Л., 1981. – С.91.
29. Гумльдман В.К. Подольская губерния. Опыт географическо-статистического описания. – Каменец-Подольск, 1889. – С.193.
30. Андреев П. Названа праця. – С.79.
31. Радциг А. Названа праця. – С.260.
32. Там же.
33. Иллюстрированный путевод – С.31, 32.

Резюме

В статье анализируется влияние Юго-западной железной дороги на состояние хлебной торговли Подольской губернии во второй половине XIX – начале XX вв. Исследуется место железнодорожного транспорта в процессах экономической интеграции региона в всеукраинский и международный рынки.

Ключевые слова: рыночные отношения, железнодорожный транспорт, товарная продукция.

Одержано 28 жовтня 2005 р.