

Шаригіна Олена

т

ПЕРЕДУМОВИ БУДІВНИЦТВА ЗАЛІЗНИЦЬ НА ПІВДНІ УКРАЇНИ У ДРУГІЙ ПОЛОВИНІ ХІХ - НА ПОЧАТКУ ХХ СТОЛІТЬ

У статті досліджуються причини виникнення залізничного транспорту на Півдні України у другій половині ХІХ - на початку ХХ століть, а також проблеми розробки проектів і специфіка їхнього будівництва.

Зазначається, що розгортання залізничного будівництва на українських землях у другій половині ХІХ століття було пов'язане з географічним положенням краю, його природними багатствами, економічними змінами в господарстві. Важливою причиною прискорення залізничного будівництва була поразка Росії у Кримській війні 1854-1856 рр. та буржуазні реформи 60-80-х років ХІХ ст.

Нині багато авторів, приділяючи головну увагу національно-визвольним змаганням, проблемам державотворення, здебільшого відсуває на другий план прискіпливий аналіз соціально-економічних факторів. Але останнім теж належала велика роль в українській історії. *Виятково важливим засобом у створенні спільності економічного життя того чи іншого народу, а також у розширенні його економічних і культурних зв'язків завжди був саме транспорт.* Промислова революція, яка відбувалася в Україні протягом 40-80-х рр. ХІХ ст., наполегливо висувала завдання створення розгалуженої транспортної інфраструктури. В останній, беззаперечно, важливе місце повинен був посісти залізничний транспорт.

© Шаригіна Олена Анатоліївна - ст. викладач кафедри теорії держави і права, філософії і гуманітарних дисциплін Міжнародного університету бізнесу і права (м. Херсон)

Багато в чому саме від його становища залежала життєдіяльність великих приморських територій України.

Запропонована тема в усьому обсязі досі не була предметом спеціального дослідження. Хоча, звичайно, у наявній літературі накопичено певний матеріал щодо цілої низки питань, різних аспектів проблеми виникнення та функціонування залізничного транспорту так чи інакше торкалися дослідники під час вивчення детальніших або окремих суміжних проблем.

Це і зумовило *мету статті* - виявити і показати передумови будівництва залізниць на Півдні України у другій половині XIX - на початку XX століть.

З середини XIX ст. набуває широкого поширення будівництво залізниць. Початок будівництва рейкових доріг у Росії збігається з початком залізничного будівництва у світі. Але, незважаючи на те, що у 1831 р. на Уралі Є. і М. Черепановими була побудована залізниця у Нижньому Тагілі, наступна - Миколаївська дорога була прокладена у 1851 р., у США було вже 14,5 тис. км залізниць, в Англії - 10,2 тис., у Німеччині - 6 тис. км (1). Таке відставання - результат феодально-кріпосницького ладу, хоча у цей період інтенсивно споруджувалися канали та шосейні дороги.

Зазначимо, що в цей час українське господарство почало перетворюватися на капіталістичний кшталт. З другої половини 30-х років XIX ст. ціни на зерно починають підвищуватися. Основою для цього був збільшений попит на зерно у головних споживчих країнах Західної Європи. Це відкривало перед українським господарем нові перспективи, подаючи одночасно нові вимоги, яких не могли задовольнити старі умови господарювання.

Під впливом нової сприятливої кон'юнктури почав досить швидкими темпами зростати вивіз зерна з чорноморсько-азовських портів. Так, вивіз зерна у 1846–1850 зріс на 59 % порівняно з попереднім п'ятиріччям і на 207 % порівняно з 1826–1830 роками, тобто більше ніж утричі (2).

Саме у цей час у Росії бурхливими темпами розвивалася промисловість, зростали міста, збільшувалася торгова діяльність, посилювався зв'язок між окремими губерніями. Російське гірничо-металургійне виробництво цього періоду досягло значних успіхів. Отже, чим далі, тим більше ставало зрозумілим, що країна потребувала розвитку транспорту і, насамперед, залізничного.

Враховуючи нагальну потребу у вирішенні проблеми комунікацій, відомство шляхів сполучення Росії 8 липня 1826 р. вперше обговорило низку пропозицій про будівництво залізниць у Росії і відхилило їх, відзначивши, що подібні дороги економічно не вигідні і що їх важко утримувати в умовах нашого клімату, особливо у зимовий час.

Зауважимо, що як альтернатива залізницям існував проект створення торцевих шосе з паровими тягачами і причіпними екіпажами, запропонований винахідником В. Гур'євим (3).

У серпні 1834 р. відомий австрійський інженер, професор Віденського політехнічного інституту Ф. Герстнер запропонував побудувати мережу залізниць, що з'єднувала б Петербург, Москву, основні промислові і сільськогосподарські регіони країни. Серед його пропозицій важливе місце займав проект будівництва залізниці до Одеси чи Таганрога для розширення торгівлі з Азією. 15 квітня 1836 р. був оголошений указ Миколи I про спорудження Царськосільської залізниці, а також опубліковано положення і статут акціонерного товариства. Офіційне відкриття залізниці відбулося 30 жовтня (11 листопада) 1837 р. Незважаючи на успішний досвід роботи Царськосільської лінії, питання про будівництво залізниць у Росії продовжувало викликати гостру полеміку.

В обговоренні проблем поганих комунікацій у країні включилися представники ділової громадськості. Серед пропозицій не останнє місце займали проекти спорудження залізниць на Південь, через Придніпров'я, причорноморські степи - до важливих морських портів на узбережжі. Для Російської імперії тоді це було невідкладне завдання, оскільки південні та причорноморські губернії були одними

з основних виробників сільськогосподарської продукції.

Тільки у лютому 1842 року Миколою I було підписано наказ про спорудження залізниці С.-Петербург - Москва. Офіційне відкриття магістралі відбулося першого листопада 1851 року. Ця залізниця мала важливе економічне значення і сприяла розвитку внутрішньої і зовнішньої торгівлі.

Зазначимо, що у 40-х роках генерал-губернатор Новоросії М. Воронцов звернувся до уряду з доповіддю, в якій зупинився на конкуренції інших виробників зерна, що з кожним роком дедалі більше змушувала уряд поквартитися із запровадженням залізниць. Він звернув увагу уряду на проект К. Маріні й К. Понудова (4). У 1847 році були проведені пошукові роботи щодо майбутньої залізниці від Одеси до Овідіополя. Але довести до кінця цей проект не пощастило. Революція 1848 року негативно вплинула на становище грошового ринку і без того розхитане кризою 1847 року. Російський уряд не мав тепер грошей на будівництво залізниць (5).

Зазначимо, що така ж доля чекала і подальші проекти, але потреба у залізниці була настільки велика, що ці проекти виникали один за одним безперервно. Їх взагалі можна поділити на дві групи щодо напрямку залізниці: західну, що мала за вихідний пункт Одесу, й східну, колії якої простували до азовських і частково кримських портів.

За кілька років до Кримської війни деякі підприємці, які розуміли економічну та стратегічну важливість нових шляхів сполучення для з'єднання центральних губерній з Чорноморським узбережжям, пропонували прокласти їх на приватні кошти.

Так, навесні 1851 р. першу спробу приступити до будівництва Південної магістралі (Москва - Чорне море) зробив полтавський голова дворянства Г. Павловський. Він звернувся до уряду з проханням дозволити будівництво залізниці між Москвою і Кременчуком, надалі продовжити її до Одеси, а також провести лінію від Кременчука через Чернігівську, Могильовську і Вітебську губернії до Західної Двіни (6). Компанія прохала урядової гарантії у розмірі 4 % з витраченого капіталу. Тоді це було нормою, обумовленою законом про кредитні настанови, що забезпечували прибуток у зазначеному розмірі (7).

Головноуправляючий шляхами сполучення П. Клейнміхель відповів відмовою, посилаючись на закон, що, власне кажучи, був засобом придушення спроб приватних підприємців узятися за будівництво залізниць. Цим законом передбачалося, що засновники концесії при створенні акціонерного товариства повинні були виконати умови: 1) провести пошук траси; 2) скласти повний проект дороги; 3) розробити кошторис на всі будівлі; 4) внести у Держбанк 5 % від загальної суми будівельного капіталу для забезпечення виконання заходу. При цьому без застави не могло бути і мови про розгляд статуту товариства з будівництва залізниці.

Не маючи договору, приватні особи повинні були витратити величезні суми на дослідницькі роботи. При цьому уряд міг не затвердити проект дороги, а то й зовсім відхилити пропозицію про концесію. Подібний захід був не тільки пов'язаний з очевидним ризиком втратити капітал, але й взагалі виявився не під силу окремим підприємцям (8).

Так само без бажання знайти основу для переговорів була зустрінута пропозиція лондонських банкірів П. Фокса, А. Гендерсона та інших побудувати залізницю від Одеси до Кременчука, надалі продовжити її до Москви.

Ситуація дещо змінилася тільки під час воєнного зіткнення Росії з європейськими державами у Кримську кампанію 1853-1856 років. Зв'язок з Кримом здійснювався примітивними засобами гужового транспорту, який не міг впоратися з доставкою на фронт усього необхідного.

Підкреслимо, що Кримська війна мала величезне значення у справі пропаганди думки про необхідність залізниць. Передусім з початком війни виявилось, що її зовсім не можна вести при давніх транспортних засобах. Зауважимо, що

незадовільний стан шляхів сполучення чи їх відсутність стали однією з причин воєнної поразки Росії.

Значимо: існує думка, що значні зміни у залізничній політиці відбулися після закінчення Кримської війни. Це не зовсім точно. Відступ зі своїх позицій уряду довелося розпочати ще під час кампанії. Так, 2 вересня 1854 р. уряд видав наказ розпочати пошукові роботи на колії Москва - Харків - Кременчук - Єлисаветград - Ольвіополь - Одеса (9).

Через півтора місяця надійшло розпорядження приступити до вишукувань колії Харків - Феодосія; 18 лютого 1855 р. - розпорядження про прокладку траси від запланованої Харково-Феодосійської лінії у Донбас, а 27 червня - колії Генічеськ - Сімферополь - Бахчисарай - Севастополь. Загальна довжина цих колій перевищувала 2,1 тис. км. Дослідження Південної колії були проведені у короткий термін і дуже успішно, незважаючи на труднощі воєнного часу.

Зміни у залізничній політиці самодержавства не залишилися непоміченими для іноземних підприємців. Однак у зв'язку з війною європейський грошовий ринок не міг направити у Росію свої капітали. Проте американські фінансисти, користуючись катастрофічною ситуацією, до якої потрапила Росія, вважали момент придатним, щоб запропонувати будівництво залізниць на дуже невигідних для неї умовах.

Так, влітку 1854 р., тобто у розпал війни, американський банкір Ч. Сандерс висловив бажання взятися за спорудження Петербурзько-Варшавської (будівництво якої на той час припинилося) і Московсько-Чорноморської залізниць. Він просив встановити вартість 140-160 тис. руб. за версту, що у два-три рази перевищувало довоєнні ставки (10).

Комітет відхилив основні, вочевидь кабальні, вимоги Ч. Сандерса. Підкреслимо, що висновок комітету був справді конструктивним. У ньому чітко вказувалися ті умови, що можуть бути прийнятні, і відхилялися явно нереальні.

Майже одночасно з Ч. Сандерсом секретар американської телеграфної компанії В. Шаффнер висловив намір побудувати залізницю Москва - Харків - Кременчук - Ольвіополь - Одеса з відгалуженням від Харкова на Феодосію. Але його умови виявилися ще важчими від тих, які висував Ч. Сандерс. Тому пропозиція була відхилена.

Підкреслимо, що зміни торкнулися як ставлення до залізниць, так і способів їх будівництва. Якщо раніше уряд віддавав перевагу державному будівництву, то тепер виявлялася готовність відмовитися від нього зовсім на користь приватного підприємництва.

Зауважимо, що Кримська війна вплинула на залізничну справу ще з іншого боку, відбившись дуже шкідливо для українського сільського господарства на світовій торгівлі зерном. Після війни конкуренція на світовому ринку зерна значно збільшилась. До старих продуктивних центрів зерна тепер приєднуються нові як європейські, так і позаєвропейські. Загрозливою стала конкуренція Сполучених Штатів Америки. Головним їх плюсом у цій боротьбі була надзвичайно добра комунікація, особливо водна і залізнична (11).

Кримська війна вплинула на прискорення залізничної справи ще однією стороною. Вона яскраво показала, що в Україні необхідно розвивати власну промисловість, а за старих умов транспортування вона не могла розвиватися. У першу чергу, необхідний був, звичайно, розвиток бази будь-якої капіталістичної промисловості - важкої індустрії, особливо промисловості кам'яновугільної і металургійної. Перешкождала її розвитку знову-таки відсутність необхідної комунікації (12).

Отже, після війни уряд почав вживати різних заходів, щоб вивести кам'яновугільну і металургійну промисловість України з того зародкового стану, в якому вони досі перебували. У результаті з'явилася перша залізниця у Донбасі, яка стала основою залізничної мережі Донецького басейну. Це - Грушівсько-Донецька залізниця, від грушівських антрацитових родовищ до Акся, рух по якій розпочато у травні 1861 року (13).

Таким чином, війна зі всією очевидністю показала, що розвиток економіки Росії і забезпечення оборони неможливі без добре продуманої мережі залізниць. Під тиском громадської думки і загального стану речей уряд після Кримської війни сам починає заохочувати до залізничного будівництва. Але знайти потрібні капітали, особливо іноземні, було нелегко, оскільки європейські грошові ринки, добре знаючи про критичний стан російських фінансів, виставляли неможливо тяжкі умови (14).

Щоправда, надходили пропозиції, хоч і небагато, від російських підприємців, але вони не мали серйозного характеру. Так, у 1855 р. Є. Гудим, О. Ходоровський і П. Брок пропонували збудувати за 5 млн. руб. залізницю від Катеринослава до німецької колонії Ейнляге довжиною 70 верст. У лютому 1856 року О. Мейендорф, який у 1852 р. уже брав участь у вищезазначеному проєкті Д. Кочубея, прохав дозволу скласти компанію для будівництва колії від Москви на південний захід до Чорного моря (15).

Зазначимо, що найвищий указ про створення мережі залізниць було видано 26 січня 1857 р. У ньому відзначалося: „...залізниця визнані нині всіма станами необхідністю для Ёперп і зробилися потребою народною” (16).

Ще у 1856 р. уряд провів серію переговорів з іноземними підприємцями і на початку 1857 р. уклав концесію на спорудження мережі залізниць. До неї увійшли напрямки: Петербург - Варшава - Пруський кордон (завершення будівництва, розпочатого урядом у 1851 р.); Москва - Нижній Новгород; Москва - Курськ - Феодосія; Курськ (чи Орел) - Динабург - Лібава. Загальна довжина наміченої до будівництва мережі становила близько 4 тис. км. Для її спорудження було створено Головне товариство російських залізниць, затверджено основні умови та статут.

Уже до кінця 1859 р. у дію намічалось ввести близько 300 км залізниць. Надалі щорічно протягом семи років товариству належало вводити в експлуатацію більше ніж 500 км нових колій. Нагадаємо, що у той час у США споруджувалося щорічно до 3 тис. км, а в Англії, що вже мала у 10 разів більше залізниць, ніж Росія, будувалося по 800 км. Але це товариство протягом усього часу свого існування було стурбоване власними прибутками, що покривалися за рахунок скарбниці (17).

У зв'язку з критикою Головного товариства російських залізниць у фінансових колах за кордоном і у країні зміцнилося помилкове уявлення про крайню невідповідність будівництва залізниць у Росії. Саме тому підприємці не могли зібрати необхідний капітал, і на початку 60-х років не відбулися концесії на будівництво Московсько-Севастопольської, Києво-Одеської, Орловсько-Вітебської та інших колій.

Але вже 30 квітня 1857 р. представник Торговельного дому Т. Бонар і К^о К. Шульц, графи А. Ржевуський, А. Адлерберг та М. Голенішев-Кутузов, князі С. Долгорукий та Л. Кочубей, брати фон-Бенкендорф, граф Ф. Лубенський та А. Сафонов, вказуючи на значення „Південно-Західного краю” з адміністративного, стратегічного, промислового та торговельного поглядів, прохали дозволу скласти акціонерну компанію для будівництва залізниці від Одеси на Балту, Брацлав, Київ, Ніжин та Кролевець до зустрічі з проєктованою Лібавською або Феодосійською коліями між Орлом і Оршею довжиною 1,4 тис. верст (18).

Навесні 1858 року з'явилася нова компанія, до якої приєдналася і перша. На чолі її стояли інженери С. Кербедз і Д. Марченко. Вони прохали дозволу будувати залізницю від Одеси до Бердичева, від Радзивилова на Бердичів до Києва та від Києва до Курська довжиною 1,2 тис. верст. 2 квітня 1863 року було затверджено статут Товариства Одесько-Київської Залізниці (19). Хоча умови були дуже вигідними, компанія не змогла зібрати необхідні кошти. Загалом, аналізуючи проєкти, слід зупинитися на такій проблемі, як невизначеність з фінансуванням будівництва, що зазвичай ставало на заваді до реалізації.

Зауважимо, що до старих факторів після Кримської війни приєдналися ще й нові. Велике значення мали буржуазні реформи 60-80-х років XIX століття. Хоча

вони і відрізнялися половинчастістю, непослідовністю й незавершеним характером, у цілому вони відкрили шлях для запізнілої індустріалізації, сприяли розвитку в країні капіталістичних відносин, економіки, а звідси і шляхів сполучення.

Слід сказати, що до реформи 1861 року 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 у перевезеннях.

Крім того, головним засобом, що міг полегшити становище українського поміщика у конкурентній боротьбі, була нова організація шляхів збуту. По-друге, щоб провадити господарство на капіталістичній основі, потрібні були гроші, а дістати їх можна було тільки зменшуючи витрати виробництва, а це досягалось знов-таки найшвидше і найлегше через запровадження залізниць. Нарешті, залізниці були потрібні ще й тому, що скасування кріпацтва надзвичайно збільшило потребу у найманій робочій силі, а тільки залізниця могла „підсилити приплив робітників, знизити через конкуренцію заробітну плату” (20).

Отже, бурхливий розвиток внутрішнього ринку після реформ 1861 р. і пов'язане з ним збільшення потреб у транспортних перевезеннях, підвищення товарності сільського господарства, а також необхідність встановлення зв'язків між окремими регіонами України вимагали розширення залізничного будівництва. Останнє, у свою чергу, спричинювало розвиток вугільної, металургійної та машинобудівної галузей.

Однак загальна економічна відсталість Росії давалася взнаки. Підкреслимо, що наприкінці 1862 р. уряд був готовий припинити будівництво залізниць на невизначений час. Це пояснюється кількома причинами. По-перше, іноземні підприємці сприяли створенню неправильного уявлення про труднощі й невігідність спорудження російських магістралей, а звідси обережні вітчизняні фінансисти не хотіли ризикувати своїми грошима; по-друге, уряд, у свою чергу, розчарувався у багатьох приватних пропозиціях і не покладав великих надій на приватну ініціативу; по-третє, державна скарбниця була практично порожня.

У результаті у залізничному будівництві настала глибока криза. Переконливим доказом цього є те, що приріст мережі рейкових ліній катастрофічно скоротився і по 1865 р. дорівнював нулю. За 10 років, з 1855 по 1864 р., у Росії побудували близько 2 750 км рейкових шляхів (21).

Відсталість транспорту Росії перетворилася на основний фактор, що гальмував розвиток її економіки. Відсутність досконалого транспортного сполучення між регіонами гальмувала загальний розвиток промисловості. Відмова від будівництва залізниць означала б відмову від конкурентоспроможності вітчизняного виробництва.

Зауважимо, що після скасування кріпосного права розширення залізничної мережі представляло найгострішу необхідність для молодого російського капіталізму (22).

У 1862 р. головноуправляючим шляхами сполучення і публічних споруд призначили П. Мельникова. Йому належить розробка проекту першого науково обґрунтованого перспективного плану розвитку мережі шляхів сполучення Росії.

Цей проект обговорювався в особливих зібраннях з представників найвищої адміністрації 7 та 15 січня 1863 р. Отже, вперше детально обговорювалося будівництво саме мережі залізниць, а не окремих магістралей. З огляду на це, в намічену мережу були включені такі основні напрямки (23):

- 1) Південний: від Москви через Тулу, Орел, Курськ, Харків, Катеринослав і Олександрівськ у Крим через Сімферополь до Севастополя - 1 535 км;
- 2) Східний: від Орла через Тамбов до Саратова - 725 км;
- 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 - 1 074 км;

4) Південно-західний: від Одеси через Балту, Брацлав і Липовець у Київ і від Києва через Чернігів на з'єднання із Західною колією між Брянськом і Рославлем - 1 135 км;

5) Південно-східний чи Антрацитний: від Катеринослава до Грушівки (від неї вже проклали колію до Дону) - 405 км.

Ця мережа забезпечила б збут основних 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 з Донецького басейну. У ході обговорення цього проєкту у ділових колах виникло кілька варіантів з'єднання Москви з портами Азовського і Чорного морів. Пропонувався, наприклад, напрямок Одеса - Київ - Ніжин - Кролевець - Калуга - Москва.

Однак головною проблемою був пошук виходу із залізничної кризи. Щоб перебороти неправильне уявлення про невикладеність вкладених капіталів у спорудження російських магістралей, П. Мельников запропонував приступити до будівництва колій на кошти державної скарбниці, щоб на практиці довести можливість ефективного, з точки зору фінансів, залізничного будівництва. Позитивний досвід дав би змогу залучити приватний капітал до будівництва доріг, і у такий спосіб з'явиться можливість виходу з транспортного кута.

26 травня 1864 р. П. Мельников одержав „найвище веління" приступити до спорудження Південної лінії від Москви у напрямку до Орла на казенні кошти. Це поклало початок подоланню кризового стану у залізничному будівництві.

Таким чином, план розвитку залізничної мережі почав реалізовуватися. Після деякої доробки перспективний комплексний план розвитку залізничної мережі був розглянутий урядом, а у 1865 році він був затверджений, отримавши силу закону.

Висновки

1. Європейський південь Росії мав надзвичайну потребу в створенні комунікацій на технічній основі. Середина XIX століття принесла із собою значний розвиток південних регіонів Росії. Важливість і значення Донецького басейну, високі темпи росту сільського господарства в українських землях, виникнення індустріальних центрів у їхній східній частині показали, що для подальшого піднесення економіки краю необхідно вирішити питання про перевезення вантажів, тому що сухопутні дороги вже не справляються із завданням. Російський капіталізм мав потребу в нових джерелах сировини, ринках збуту. Такі надійні й економічні шляхи сполучення, як залізничні, стали життєво необхідними.

2. Питання будівництва залізниць ставилися ще в першій половині XIX ст. Основною перешкодою до їх втілення було існування феодально-кріпосницького ладу як гальмуючого фактора розвитку наукових прогресивних ідей та винаходів.

3. Розгортання залізничного будівництва на українських землях у другій половині XIX століття було пов'язане з процесами формування капіталістичного устрою в економіці Російської імперії. Потреба у залізницях на Півдні України була викликана географічним положенням краю, його природними багатствами, економічними змінами в господарстві. Важливою причиною прискорення залізничного будівництва була поразка Росії у Кримській війні 1854-1857 рр. та буржуазні реформи 1860-80-х років.

1. Дорога и люди /В.М. Касьяненко (руководитель), В.П. Болдырев, Д.М. Глейзер, И.И. Селегененко, Е.Г. Хлебникова; лит. запись А.Ф. Заборовского). - Одеса. - Маяк, 1991. - 272 с.: 8л. ил. - С. 45.

2. *Вольский М.* Очерк хлебной торговли Новороссийского края. - 214 с. - С. 110-113

3. История железнодорожного транспорта России (1836-1917 гг.) - СПб., 1994. - 254 с. - С. 29.

4. *Чижевич О.* Железно-конные дороги в Херсонской губернии. //Одесский Вестник. - 3- VII. 1865 (ч. 143). - С. 476-477.

5. Об устройстве железной дороги по направлению от Одессы до Овидиополя. 1847. Державний архів Одеської області (ДАОО) - Ф. 4. - Одеська міська дума. - Оп. 23. - Спр. 147. - Арк.1.

6. Южной - 100 лет /Ангелейко В.И., Вагуля А.С, Диамант С.Я., Жихарева Л.Т. и др. - Харьков: изд-во „Прапор“, 1969. - 135 с. - С. 79.

7. История железнодорожного транспорта России (1836-1917 гг.) - С. 54.
8. Кірна Г.М., Пішійко О.М., Агієнко І.В. Залізничі України. Історичний нарис. - Дніпропетровськ: „Арт-Прес”, 2001. - 328 с. - С. 103.
9. Маркевич „Железные дороги” //Южно-Русский Альманах, 1900. - С. 7-9.
10. Кірна Г.М., Пішійко О.М., Агієнко І.В. Вказана праця. - С. 113.
11. Орбинский Р. О конкурентах Одессы в хлебной торговле. //Записки „О.С.Х.Ю.Р.”, 1863. - С. 57-63.
12. Слабченко М.Є. Матеріали до соціально-економічної історії України XIX ст.: В 3 т. - Харків: Держвидав України, 1927. - Т. 2. Очерки торговли и торгового капитализма. - 278 с. - С. 202-203.
13. Фомин П.И. Горная и горнозаводская промышленность Юга России, т. I. - Харьков, 1915. - 496 с. - С. 219.
14. Кислинский Н.А. Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета Министров. - СПб, 1902. - 218 с. - С. 55.
15. Варнеке О. До історії залізничного транспорту на Україні. (За даними Одеського архіву). Б.М і р. - 22 с. - С. 18.
16. Исторический очерк разных отраслей железнодорожного дела и развития финансово-экономической стороны железнодорожного дела в России по 1897 год включительно. /Под ред. В. Верховского. - СПб.: 1901. - 704 с. - С. 88.
17. Кислинский Н.А. Вказана праця. - С. 68.
18. Верховский В. Краткий исторический очерк начала и распространения железных дорог в России по 1897 г. включительно. - СПб., 1898. - 591 с. - С. 85.
19. Кислинский Н.А. Вказана праця. - С. 121.
20. Варнеке О. До історії залізничного транспорту на Україні. (За даними Одеського архіву). Б.М і р. - 22 с.
21. Кірна Г.М., Пішійко О.М., Агієнко І.В. Вказана праця. - С. 119.
22. Верховский В.М. Исторический очерк развития железных дорог в России с их основания по 1897 г. включительно. - СПб., 1809. - 853 с. - С. 478.
23. Кірна Г.М., Пішійко О.М., Агієнко І.В. Вказана праця. - С. 125.

В статье исследуются причины возникновения железнодорожного транспорта на Юге Украины во второй половине XIX - в начале XX в., а также проблемы разработки проектов и специфика их реализации.

Отмечается, что развертывание железнодорожного строительства на украинских землях было связано с географическим положением края, его природными богатствами, экономическими изменениями в хозяйстве. Важной причиной ускорения железнодорожного строительства было поражение России в Крымской войне 1854-1856 гг. и буржуазные реформы 60-80-х гг. XIX в.

Factors of formation of railway transport of the South of Ukraine in the late XIX - early XX century and also the problems of creation of projects and the specific realization of them are investigated in the article.

It is noticed, that development of railway building in Ukraine was connected with geographical position of the region, his natural resources and the economic changes. The basic factor of acceleration of railway building was defeating Russia in Crimean war 1854-1856 years and the bourgeois reforms of the 60-80-s of the XIX cen.