

6. Волобуев П.В. Экономическая политика Временного правительства. – М.: Изд-во АН СССР, 1962.
7. Жвалюк В.Р. Податкові органи Російської імперії в Україні у другій половині XIX – на початку XX ст.: Організаційно-правові засади діяльності: Монографія / За наук. ред. проф. О.Н. Ярмиша. – К.: Аміка, 2001.
8. Вісти з Української Центральної Ради. – 1917. – №9. – травень.
9. Скоростанский В. Революция на Украине. – Саратов.: Б/в, 1919.
10. Борисов В.И., Чернобаев А.А. Хлеб, война, революция: Продовольственная политика на Юге России в период Первой мировой войны и революции (1914 -1918). – Луганськ, 1997.
11. Южнорусская сельскохозяйственная газета. – 1917. – 8 січня.
12. Южнорусская сельскохозяйственная газета. – 1917. – 29 січня.
13. Южнорусская сельскохозяйственная газета. – 1917. – 27 березня.
14. Южнорусская сельскохозяйственная газета. – 1917. – 9 липня.
15. Вісник Одеського земства. – 1917. – II вересня.
16. Дорошенко Д.І. Мої спогади про недавнє минуле (1914 – 1920 рр.). – К.: Темпора, 2007.

А.О. Іщенко

ВПЛИВ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ НА РОЗВИТОК АГРАРНОГО СЕКТОРУ ПІВДНЯ УКРАЇНИ ДРУГОЇ ПОЛОВИНИ XIX ст.

Специфіка економічного розвитку Півдня України в другій половині XIX ст. привертає до себе увагу дослідників різних напрямків. Взаємозв'язок аграрного та промислового сектору, які в свою чергу були прив'язані до ринково-торговельних відносин, сприяв розвитку торгівлі, яка користувалася різними видами транспорту. Традиційні види транспорту – гужовий та річковий досліджені в достатній мірі. Поява нового виду транспорту – залізничного і його вплив на аграрний сектор вивчені значно гірше.

Проблемами впровадження ринково-капіталістичних відносин свого часу займався І.О. Гуржій [1] та М.Є. Слабченко [2]. А. Суліговський досліджував вплив залізничних тарифів на землеробське виробництво [3]. У цьому ж напрямку працював Н.П. Яснопольський, щоправда на відміну від А. Суліговського, він займався впливом рейкових шляхів на зміни в хліборобній торгівлі [4].

Мета й основні завдання статті визначені з урахуванням актуальності та ступеня наукової розробки теми. Метою дослідження є з'ясування впливу залізниць на розвиток сільського господарства на Півдні України. Завданнями статті є спроба з'ясувати вплив залізниць, зокрема залізничних перевезень на трансформацію українського селянства. При цьому автор ґрунтується на сучасних теоретичних і методологічних дослідженнях про роль техніки в історії суспільства.

Об'єкт дослідження – залізничний транспорт, як особливий вид перевезень.

Предмет – особливості організації залізничних перевезень у визначених географічних та хронологічних межах.

З появою поряд із гужовим та річковим нового виду транспорту, а саме залізничного, сталися значні зміни в економіці держави, зокрема в її аграрній сфері.

Сільське господарство Півдня України у другій половині XIX ст. вступило в систему якісних перетворень. Спостерігається поступовий занепад тваринництва (особливо в Одеському та Херсонському повітах) та зменшення його удільної ваги в економіці як наслідок розширення запашок орної землі і збільшення площі під посіви зернових та ділянок плодово-ягідних культур.

Зміни в аграрному секторі співпали і більшою мірою були спричинені появою нового, більш ефективного та зручнішого, залізничного транспорту. Поряд із залізничним продовжували функціонувати і відігравати не менш важливу роль гужовий та річковий види транспорту. Та з розширенням посівних площ (наприклад на Херсонщині за 1871 р. територія запашок збільшилась на 25 %, а через 10 років в 1881 р. – на 37 %) збільшуються масштаби вирощування зернової продукції, яка виступає як необхідний товар для внутрішнього ринку та перетворюється в предмет експорту. Старі види транспорту були неспроможними забезпечити вчасні постачання товарів на внутрішній та зовнішній ринки.

Крім зернових культур Південь України славився вирощуванням плодово-ягідних. Сприятливі природнокліматичні умови сприяли збільшенню садових культур і їх орієнтації на ринок.

Серед губерній, що славились вирощуванням плодово-ягідних і які перетинала Південно-Західна залізниця, можна назвати Бессарабську і Подільську. У цих двох губерніях садівництво і виноградарство знаходились на досить високому рівні [5, 1]. Сади набирали промислового значення і фрукти збували не лише в сусідні губернії, але і далеко за межі регіону, користуючись при цьому залізницею. Такі губернії, як Київська, Волинська, Херсонська та інші, які також перетинала Південно-Західна залізниця, вирощували плодово-ягідні лише для власного споживання. Так само як і зернові, фрукти та вино виступали предметами експорту. Основним торговим пунктом, куди звозились фрукти для подальшого експортування, виступав Одеський порт, до якого вели дороги усіх транспортних систем.

Починаючи з 80-х рр., перевезення Південно-Західною залізницею свіжих фруктів та ягід досягнуло значних масштабів і коливалося від 400 до 500 пудів на рік. Вже на кінець XIX ст. ця цифра досягла одного мільйона. Таке суттєве збільшення перевезеної продукції в першу чергу пов'язане не з підвищенням ефективності розвитку чи покращенням технічного догляду за рослинами, а саме з особливими заходами, які здійснювалися з боку залізниць для підтримки та розширення перевезень сільськогосподарської продукції [6, 156].

Під час перевезення товарів залізничним транспортом особливу роль відіграють тарифи та умови, в яких продукція доставляється.

Урегулювання тарифного питання було досить складною справою, яка залежала від урядової політики і була направлена на протекціоністську політику, що передбачала підняття цін на товари експорту, а, оскільки основним предметом експорту виступало зерно, яке у великих кількостях доставлялось у найближчі порти, то, відповідно, ціни на перевезення зазначеної продукції піднімалися, що було невигідно товаровиробникам, які в обхід рішенням уряду поверталися до старих традиційних видів транспорту.

Через такі дії з боку уряду залізниці для того, щоб не втратити національного товаровиробника, пробували вийти з-під опіки міністерства шляхів і діяти самостійно. З цією метою "Общество Юго-Западных железных дорог" у 1884 р. створило в Одесі комерційне агентство, яке давало позики та аванси поміщикам під хліб і ввійшло у порозуміння з Біржовим комітетом [7, 5]. Південно-Західна залізниця спромоглася побудувати склади, а також скласти особливий договір з німецькими залізницями для боротьби з російським протекціонізмом, зменшивши тариф на довізний чужоземний крам і вивізний цукор. Спроби урегулювати цінову політику на експорт та імпорт поживили торговельні зв'язки далеко за межами країни.

Таким чином тарифи на перевезення сільськогосподарської продукції залежали від низки зовнішніх та внутрішніх чинників. Але, виходячи з цього, зрозуміло, що не дивлячись на дії уряду, направлені на підвищення тарифів, самі залізниці направляли свої зусилля на покращення умов перевезення та доставки товарів.

Варіативність сільськогосподарської продукції вимагала різних умов перевезення. Саме можливість забезпечити максимально вигідні умови перевезення поступово перетворювали залізниці у передовий вид транспорту. Максимальна швидкість та мобільність дозволяла значно більше перевозити, ще й з меншими затратами. Перевага залізниці очевидна у певних видах перевезень, дуже вибагливих умов потребує перевезення свіжих фруктів. Для задоволення потреб товаровиробника залізниці запропонували ряд заходів, які були направлені на покращення умов пересування і мали здійснюватися наступним чином. По-перше, робились всі можливі дії для значно кращого збереження фруктів в дорозі. По-друге, розробляли плани прискороної доставки. Та, по-третє, намагалися полегшити умови відправки фруктів.

Забезпечити саме такі умови перевезення могла лише залізниця, яка для досягнення кращих результатів провела технічну реорганізацію – поповнила свій парк спеціальними фруктовими вагонами. Спочатку було розроблено і здано в експлуатацію лише десять у вигляді пробного варіанту. Та на практиці вони виправдали покладені на них сподівання і попит з боку виробників та постачальників фруктів постійно зростав. Вже у 1894 р. Управління шляхів Південно-Західної залізниці збільшило кількість випуску спеціальних фруктових вагонів, які нараховували уже 152. В часи пік, коли масштаби перевезення фруктів досягали особливо значних розмірів, додавали товарні вагони, що спеціально тимчасово переобладнувалися.

Переваги спеціальних вагонів полягали в наступному:

1. Підсилена вентиляція перешкоджала нагріванню фруктів, а відповідно стримувала їх псування.

Вентиляційна система дозволяла навіть в умовах спекотного літа перевозити фрукти на далекі відстані.

2. Можливість опалення такого типу вагона дозволяло захистити товар у зимовий час перевезень від перемерзання.

Технічне оснащення спеціальних фруктових вагонів передбачало значно товстіші стіни у вагонах, наявність декількох дверей та вікон, вентиляторів (відкривати й закривати їх можна було лише ззовні), влаштування полиць під ящики та корзини [8, 5].

Все це значно підвищувало ефективність роботи залізниць у порівнянні з іншими видами транспорту. Перевага залізниць над гужовим та річковим транспортом у таких випадках була очевидна.

Очевидною вона була і для землевласників, комерсантів та залізничних агентів, які наприкінці 1891 р. звернулися до управління Південно-Західних залізничних шляхів з пропозицією створення під'їзних шляхів, що значно полегшувало б підвезення товарів до вузлових станцій. Раніше виробники користувалися одночасно двома видами транспорту: на станцію перевозили товари гужовим транспортом, а звідти вже залізницею. Висока вартість такого виду перевезень спонукала сільського виробника до пошуку більш дешевого перевезення. Ідея створення під'їзних залізничних колій значно спрощувала доставку товарів на внутрішній ринок. Ініціатива ж виходила не лише від виробників сільськогосподарської продукції, але й від власників підприємств фабрично-заводського типу.

На кінець XIX ст. на Півдні України зосереджується 50 % цукрово-рафінатних заводів від загальної кількості всіх заводів у Російській державі. Більша їх частина знаходилась у трьох губерніях – Київській, Подільській та Волинській. Поява заводів вплинула і на розвиток сільського господарства і на стан залізничних шляхів Південно-Західної залізниці. Всі 50 % розміщених цукрово-рафінатних заводів знаходилися в межах функціонування саме Південно-Західної залізниці [9, 1].

Діяльність заводів для розвитку сільського господарства мала і зворотний бік. Їх продуктивність коливалася і залежала від ряду факторів, одним із яких був рівень врожаю буряка. Тобто, з одного боку, сільське господарство впливало на розвиток заводів, з іншого, потреба в цукровому буряку призвела до розширення площ землі, засаджених буряками, та збільшення кількості бажаючих займатися його вирощуванням. Землевласники та орендарі, виступаючи основними поставниками, користувались гужовим транспортом, що скорочувало вантажоперевезення залізницею.

Поява залізниць на Півдні України сприяла розширенню землеробства з орієнтацією на зовнішній та внутрішній ринки, формуванню ринково-капіталістичних відносин, не зважаючи на короткотривалість у використанні і відсутність давньої традиції та певні недоліки в роботі. Основна організація роботи залізниць була спрямована на покращення технічного забезпечення, створення тим самим чудових умов для транспортування сільськогосподарської продукції. Відсутність підтримки з боку уряду і навіть кроки, які були здійснені нібито з метою захисту національної економіки, негативно позначились на розвитку залізничного транспорту в другій половині XIX ст. і робили складнішим налагодження зв'язків між залізницею та землеробством. З метою подолання кризи організація роботи залізниць була спрямована на покращення умов перевезень, що підвищувало конкурентну спроможність залізниць в порівнянні з іншими видами транспорту.

1. Гуржій І.О. *Розвиток товарного виробництва і торгівлі на Україні*. – К., 1962.
2. Слабченко М.С. *Матеріали до економічно-соціальної історії України XIX ст. В 2 т. Т. II*. – Одеса, 1927.

3. Сулиговский А. Земледельческое производство и железнодорожные тарифы. – СПб, 1896.
4. Яснопольский Н.П. Изменения направления хлебной торговли Юго-Западных Малороссийских губерний под влиянием рельсовых путей из этих мест к Северо-Западным рынкам. – М., 1873.
5. Перевозка виноградных вин по железным дорогам в 1890. – СПб, 1893.
6. Юго-Западная казенная железная дорога. Историко-экономический очерк в связи с результатами эксплуатации железных дорог. Изд. 3-е, испр. и доп. – К., 1909.
7. Граф С.Ю. Витте. Его личность и деятельность. – Одесса, 1905.
8. Хиженяков И. О мерах принятых Управлением Юго-Западных железных дорог к развитию и упорядочению перевозок свежих фруктов. – К., 1894.
9. Фабричная и заводская промышленность в районе Западных железных дорог. Вып. 1. – К., 1894.

В.А. Лабузов, Н.В. Андреева

ПЕРЕСЕЛЕНИЕ УКРАИНСКОГО НАСЕЛЕНИЯ В ОРЕНБУРГСКУЮ ГУБЕРНИЮ (СЕРЕДИНА XIX – НАЧАЛО XX ВЕКОВ)

Расширение России в эпоху становления империи привело к созданию одного из самых больших государств в истории человечества, территория которого охватила площади от Балтийского моря до Тихого океана. Это наложило существенный отпечаток на особенности развития российского исторического процесса. Территориальная экспансия и миграция являлись неотъемлемой частью российской истории на протяжении столетий.

Можно констатировать, что именно миграция и переселение населения из различных регионов сыграли важнейшую роль в истории российского государства, что объясняется большим воздействием этих процессов на социально-экономическое, культурное и демографическое развитие страны.

Одной из окраин Российской империи являлся Оренбургский край, который начал активно заселяться с 30-х годов XVIII века. Понимая, что Оренбургская земля является воротами из Азии в Европу, царское правительство стало уделять больше внимания вопросам развития края и, прежде всего, заселению необъятных территорий за счет переселения народов из других регионов. Весомую роль в земледельческом освоении края играло пришлое крестьянское население: русские, татары, чуваша, мордва, украинцы и другие народы, они приносили с собой веками сложившуюся культуру земледелия, агротехнические навыки и приемы. Своим упорным трудом они поднимали целину, расширяли пахотные земли, способствовали переходу башкир и казахов от полукочевого хозяйства к земледелию и, в конечном итоге, превращению края в район крупного производства хлеба.

Особая роль в заселении края отводилась переселенцам с территории Украины. Не случайно, что данная проблема получила достаточно широкое освещение в региональной литературе. В 1989 году вышла в свет работа К.Е. Сувчинского "Переселенцы в Оренбургской губернии" [1]. Затем, на протяжении более чем пятидесяти лет, публикаций по проблеме устройства переселенцев из отдельных регионов Российской империи не было. В 1954 году значительная часть материалов о переселении украинцев на территорию Оренбургской губернии была опубликована местным краеведом С.А.Поповым [2]. Новый виток интереса к проблемам переселенческого населения возник в конце XX века и был обусловлен распадом СССР [3, 7].

Цель представленной статьи состоит в анализе и обобщении материалов о географии и размерах землепоселений украинцев в Оренбургской губернии.

Задание статьи – определить место оренбургского направления украинской миграции в социально-экономической политике российского правительства.

Предмет исследования – украинские села, образованные в Оренбургской губернии в середине XIX – в начале XX вв.

Миграцию украинского населения можно условно разделить на четыре этапа:

1 этап – 1730-1740 гг.;

2 этап – 1820-1840 гг.;

3 этап – после отмены крепостного права – 1861-1910 гг.;

4 этап – 1954-1960 гг. и до нашего времени [4, 25].

Основная масса украинцев прибыла и поселилась на территории Оренбургской области в самом конце XIX и начале XX веков (до войны 1914 г.) и лишь незначительная часть украинцев прибыла в первой половине XIX века.

По данным наших оренбургских исследователей, в 60-х гг. XIX века на территории современной Оренбургской области насчитывалось около девяти сот населенных пунктов, среди которых значилось 12 украинских селений с 1986 дворами и населением примерно 14 314 чел. [3, 69].

Таблица № 1

Районы компактного заселения украинского населения

Уезд	Район современный	Название	Дворов	Население
Оренбургский	Белозерский	с. Буланово	369	2 312
Орский	Буртинский	отр. Островной	156	938
Оренбургский	Гавриловский	отр. Кочубеевский	77	534
Оренбургский	Илекский	ст. Кардаиловская	300	2 069
Оренбургский	Краснохолмский	ст. Краснохолмская отр. Фелипповский	460 43	2 574 343
Бугурусланский	Матвеевский	д. Покровка	58	563
Оренбургский	Саракташский	отр. Ново-Черкасский	116	1 387
Бузулукский	Свердловский	д. Николаевка с. Богдановка	51 118	329 1 133
Оренбургский	Чкаловский	отр. Дедуровский	128	978
Оренбургский	Шарлыкский	с. Слоновка	110	1 154
итого			1986	14 314

В то же время данные, приведенные в таблице о национальном составе, следует считать условными, поскольку основывались на показаниях приходских священников, которые не делили свой приход по национальному признаку. В некоторых селениях