

## **ОРГАНИ САМОВРЯДУВАННЯ ОДЕСИ, МИКОЛАЇВА І ХЕРСОНА У РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНИХ СИСТЕМ ПІВДНЯ УКРАЇНИ У ДРУГІЙ ПОЛОВИНІ XIX – НА ПОЧАТКУ XX СТОЛІТТЯ**

Розвиток капіталістичних відносин у Росії у пореформений період певною мірою зумовлювався розвитком залізничного транспорту. Цей важливий стимулятор капіталістичного процесу та різногалузевого виробництва значною мірою досліджений в узагальнюючих працях П.Лященка, О.Нестеренка, С.Кульчицького [2, 3,4] та ін.

Нами зроблена спроба простежити вплив формування і розгалуження транспортних мереж Півдня на розвиток міського громадського самоврядування його інтеграцію у цю систему і взаємовплив.

Фінансова, земельна, промислова власність, а також торговельна діяльність були основними причинами швидкого зростання міст Півдня. У причорноморському регіоні (без урахування Криму) це були Одеса, Миколаїв та Херсон. Географічне розташування обумовило їх роль як вузлових центрів внутрішньої, а що головніше, зовнішньої торгівлі. Проте між ними існували певні технічні відмінності. Рейд Миколаєва був глибоководніший від Херсонського, хоч і поступався Одеському. У зв'язку з цим міська управа піклувалася про його поглиблення, заохочуючи казну і привертаючи її кошти з огляду на неможливість самостійного вирішення цієї проблеми. Держава взяла на себе подальшу роботу по доведенню Очаківського каналу до 30 футів глибини, але розпочато цю роботу було громадським управлінням міста [12.29].

Миколаїв мав значно вигідніше розташування по відношенню до важливіших центрів у порівнянні з Одесою, яка була від них дуже віддалена. Цей недолік значно збільшував тарифні витрати і час доставки вантажів. Таким чином, географічне розташування Миколаєва робило його значним центром, особливо у сфері зернової торгівлі, що перетворювало його на основного конкурента Одеси на Півдні [6.200; 12.29].

Незважаючи на це, Одеса зберігала за собою торговельну першість. За 100 років із невеликої фортеці вона перетворилася на значне торговельне місто. Цьому сприяли наявність природного порту, рейди якого достатньо глибокі та замерзають протягом нетривалого часу, а також введення системи порто-франко. Такі умови для міста приносили додаткові прибутки, підносили роль транзитної торгівлі, готували основу для подальшого торговельного та промислового розвитку, формували економічний район. Одеса стає столицею Півдня, а у масштабах імперії поступається тільки таким значним містам як Петербург, Москва та Варшава.

Сприятливими факторами для розвитку зовнішньої торгівлі були будівництво залізниць, які пов'язували окремі економічні райони країни, та розвиток пароплавства як вітчизняного, так і іноземного. Вітчизняне пароплавство упорядковувало доставку у порти вантажів, особливе значення серед яких мало збіжжя, що надходило річками: Дніпром, Бугом та Дністром. Роль останньої полягала у тому, що через неї регіон сполучався із Бессарабією та Західною Україною. Підвищувався загальний обіг між портами Чорного та Азовського морів, відкривались швидкісні морські сполучення між Одесою та російськими портами Балтійського моря. Іноземне пароплавство сприяло вивозу із портів зернових продуктів переважно у Західну Європу і надходженню звідти іноземних товарів.

Більшою мірою інші райони через залізницю пов'язувались саме з Одеським портом, про що свідчить направленість залізничної мережі. Залізниці давали можливість звозити збіжжя з близькорозташованих районів: північно-західної частини Херсонської губернії, Бессарабії, Подольської губернії; через колію Одеса - Харків був зв'язок з центральною та східною Україною; через т. зв. Фастівську і Катерининську залізниці існував зв'язок з північним та центральним регіонами України. Залізничний шлях з'єднував Одесу з

Волинською губернією, з українськими землями Австрійської імперії. Прокладка залізничної колії на Кавказі ввела в торговий обіг Одеси Кавказький регіон, Персію та країни Центральної Азії [6. 197,202,213].

Результатом такого бурхливого будівництва залізниць, характерного для останнього десятиліття XIX століття, було збільшення Одеси практично у 1,5 рази [6. 147] за рахунок зростання торговельних операцій та подальшого розширення промислового сектору.

Міське громадське управління Одеси, розуміючи, що роль міста визначає зовнішня торгівля, а остання залежить головним чином від транспортної мережі, тобто від тяжіючої до неї системи залізниць, виступало з власною ініціативою у питаннях їх будівництва, визначення напрямку та розташування вузлових станцій. Так, Бессарабія була з'єднана з Одесою переважно північною частиною. Південна, багата сільськогосподарським і промисловим виробництвами, випадала із зони Одеського економічного району в той час, коли один Аккерман-ський повіт давав при середньому врожаї до 2 млн. чвертей (приблизно 20 млн. пудів) різного роду збіжжя. Виноградарство щорічно давало до 2,5 млн. відер вина. На Тузовських соляних промислах видобувалося до 10 млн. пудів солі. Географічне положення Південної Бессарабії між низов'ями Дуная і Дністра та західним узбережжям Чорного моря визначало її економічне значення. Тому питання будівництва залізниці, яка б з'єднала Одесу з цим регіоном по лінії Одеса - Овідіополь - Ак-керман - Лейпциг розглядалося ще у 1885 р. правлінням Південно-західних залізниць, але брак коштів не дав можливості реалізувати цей проект [19. 1-2, 7-9].

З надходженням у 1892 р. клопотання від Бессарабського губернатора та Аккерманського земства, Одеським громадським управлінням у 1894 р. було створено комісію про вигоди і потреби міста, яка прийшла до висновку про необхідність будівництва колії у напрямку на Південну Бессарабію. Ця залізниця повинна була інтегрувати цей регіон у економічний простір Півдня. Це припинило б збування у Румунію коней, яких розводили у німецьких колоніях Аккерманського повіту та зорієнтувало б на Одесу тамтешні рибні промисли, відомі у Відні та Лондоні, продукція яких збувалася за кордон. Запобігти цьому, на думку міського управління, могли тільки зручні комунікації, що зв'язували б Одесу з Південною Бессарабією. Додатковим аргументом у позитивному вирішенні цього питання було те, що половина земельних угідь Аккерманського повіту належали колоністам - німцям та болгарам, процес концентрації земельної власності у них в руках продовжувався, тому комісія про вигоди і потреби міста вважала цю залізницю важливим асиміляторським фактором щодо колоністів. Крім того, комісія визначила, що і Припрутська частина Румунії тяжіє до Одеського порту. Для цього, а також для постачання до Нижнього Дуная кам'яного вугілля і продукції нафтових виробництв було прийнято рішення про потребу будівництва прямої колії до Румунії з відгалуженнями на Кілі-кію і Тузли. Значення цієї магістралі особливо зростало з введенням у дію колії від Одеси до станції Долинської. Це суттєво змінювало б ситуацію, зв'язавши Волзький і Донецький басейни з низов'ями Дуная [19. 7-9, 13, 21]. За цих умов значення Одеси як ключового транспортного вузла суттєво б зросло. Проте брак коштів у казни відкладав вирішення проблеми. Прагнучи її вирішити, Одеські органи самоврядування намагалися залучити приватні капітали [8].

У 1899 р. громадське управління Одеси виявило ініціативу у будівництві колії між Петербургом, Києвом та Одесою. Зацікавленість пояснювалася скороченням шляху сполучення на 400 верст, створенням найкоротшого транспортного коридору між Фінською затокою та Чорним морем. З огляду на це міське громадське управління, Одеський Біржовий комітет, Комітет торгівлі і мануфактур виступили з клопотанням перед міністерством шляхів сполучення і міністерством фінансів про здійснення проекту Київ - Одеса.

Аналогічну ініціативу було виявлено також у питанні будівництва залізниці від Одеси через Вознесенськ, Новоукраїнку, Черкаси до Москви та, за пропозицією Одеського міського голови, від Вознесенська до станції Долинської Харківсько-миkolaївської

залізниці, щоб наблизити до Одеси Донецький кам'яно-вугільний басейн [20. 1-3; 21. 1].

Означений шлях мав охопити обширний хлібородний район Херсонської губернії, який виробляв на той час 3 млн. чвертей (приблизно 30 млн. пудів) зернових продуктів. Сільськогосподарська продуктивність одного тільки Єлизаветградського повіту дорівнювала 20 млн. пудів збіжжя. До того ж цей район, що становив 20 тис. верст<sup>2</sup> не був охоплений ніякими транспортними мережами крім гужової перевозки та річки Буг, яка замерзала саме тоді, коли зростав головний попит на збіжжя, і коли ціна на нього збільшувалася [21.2].

Міське самоврядування Одеси виявило розуміння розвитку інфраструктури, яка в свою чергу впливала на розвиток міста та його значення як важливого транспортного вузла. Наприкінці 1918 р. воно виступило з ініціативою переуступки військовим відомством місту залізниці Одеса - Біляївка з метою з'єднання р. Дністера з портом за умов, у разі потреби, повернення залізниці власнику [22. 2].

Ключову роль транспортні мережі відігравали і у розвитку Миколаєва. У 1862 р. було відкрито Миколаївський комерційний порт. Ця подія співпала з селянською реформою, яка сприяла збільшенню потоків збіжжя. Необхідною умовою ефективної роботи порту були залізничні комунікації, які б надавали можливість швидкої концентрації збіжжя у Миколаївському порту та втягували у сектор зернової торгівлі значний регіон.

У 1867 р. органи Миколаївського самоврядування виступили з клопотанням про з'єднання Миколаєва з Кременчуком [15], але міністерство шляхів сполучення відмовило у цьому проханні. Проте у 1873 р. було збудовано Харківсько-миколаївську залізницю, яка з'єднала порт з транспортною системою, що розширило район надходження хлібних вантажів до територій кількох губерній: Херсонської, Катеринославської, Київської, Полтавської та Харківської [5. 9]. Але будівництво не обійшлося без труднощів - кінцева станція залізниці знаходилась у двох верстах від комерційного порту. Це призводило до того, що хліб намокав у дорозі, втрачаючи товарні якості. Причиною такої ситуації було те, що будівники дороги вимагали за будівництво колії, яка вела б у порт, переуступити їм у власність пристань з прилеглим до неї берегом. Це був відкритий тиск на органи міського самоврядування комерційної структури з метою концентрації у своїх руках стратегічного торговельного комплексу. Така система значною мірою позбавила б міське населення значних прибутків та реального впливу на торговельну політику регіону. Тільки з переходом Харківсько-миколаївської залізниці у власність держави правління дороги збудувало цю невелику за відстанню, але таку важливу за значенням ділянку дороги [1.40].

З 1874 р. з моменту відкриття Знаменсько-Миколаївської ділянки залізничної колії місцевий експорт почав зростати і у 1878 р. місто зробило перший великий продаж збіжжя за кордон у кількості біля 3,5 млн. чвертей (приблизно 35 млн. пудів). З цього часу, на думку місь-кголови В. А. Даценка, і розпочався Миколаїв як важливий порт, інтегрований у світову торгівлю збіжжям [18. 3]. Якщо завдяки створенню залізничної мережі значення Миколаївського порту почало зростати, то завдяки правлінню Харківсько-миколаївської залізниці перед містом постала загроза втрати свого статусу. Ще у 1865 р. міським громадським управлінням було відчужено інженерному відомству землю у місцевості Широка Балка [9. 15], на основі чого виник проект створення в означеній місцевості порту, де можна було б проводити розвантажувально-навантажувальні роботи із збіжжям, підвозячи його по залізниці. Для цього додатково від останньої перед Миколаєвом станції планувалося провести колію на Широку Балку, до берега Буга. Здійсненням цього проекту правління намагалось підвищити прибутковість Харківсько- Миколаївської залізниці [1. 75]. Більш того, проект вже було схвалено міністерством шляхів сполучення і фінансів, які опікувалися загальними інтересами торгівлі, і внесено на розгляд Держради [16. 4]. У разі реалізації проекту, Миколаєву, який знаходився у 8 верстах від Широкої Балки, залишились би тільки торговельні операції із збіжжям, яке підвозилось до міста гужом і водою. Це могло привести до втрати від 47,4% до 65% [1. 75-76] обсягів експортного

збіжжя, а отже, до значних втрат містом і міським населенням коштів. До того ж роль торгового центру перейшла б правління Харківсько - Миколаївської залізниці, значення Миколаєва як торговельного центру падало б.

Органи міського громадського управління розпочали боротьбу за збереження своїх позицій, міський голова В. А. Даценко навіть їздив до Петербурга для позитивного вирішення питання. У результаті проект було відкинуто, але піклування про подальшу модернізацію порту уряд взяв на себе. За державні кошти було вирішено побудувати нову пристань [10], кам'яну набережну. З переходом порту у власність держави міський бюджет втрачав п'яту частину своїх прибутків [17. 3], а міський голова В. А. Даценко вважав, що навіть четверту частину, і що для міста це є розорення.

Окрім втрати прибутків у порту, у міста безкоштовно було відібрано берегову землю для устрою порту. Усього із володінь Миколаєва для потреб комерційного порту та Харківсько-Миколаївської залізниці відійшло 6840,24 саж.<sup>2</sup> землі [11.5,28].

Таким чином, уряд, з одного боку, опікуючись інтересами Миколаєва, унеможливив втрату його значення як портового міста, з іншого, вважаючи міське самоврядування нездатним за відсутністю коштів достатньою мірою розвивати портовий комплекс, позбавив місто значної частини його прибутків та можливості володіти комбінованим транспортним комплексом. Але попри все останній варіант був кращим, бо загальний розвиток торговельної і промислової діяльності робив більш сталим положення муніципалітетів, хоча і залишав їх без певного активу. Зниження тарифів на збіжжя у 1893 р., улаштування гранітної набережної та каботажного мола, поглиблення Очаківського каналу і спорудження елеватора Харківсько-Миколаївської залізниці справили великий вплив на залучення хлібних вантажів до Миколаївського порту [7.2; 13. 5 86].

Із закінченням у 1907 р. будівництва залізничної гілки Миколаїв -Херсон частина вантажів залучалася до Херсонського порту, що давало змогу розвантажити Миколаїв, тим самим скоротити витрати казни по збільшенню його вантажоприйомності [24. 23]. Недоліком було те, що дорога не була з'єднаною з Херсонським портом. Херсонська міська управа, розуміючи необхідність якомога швидшого вирішення цього питання, поки залишок від асигнованих коштів на будівництво залізниці Херсон - Миколаїв не отримав іншого призначення, прийняла рішення про надання міської землі для будівництва портової гілки [24. 22-23].

Будувалася також за особливим розпорядженням Штаба Верховного головнокомандуючого друга важлива лінія Мерефа - Херсон [14.1]. Спроековано було введення лінії Джанкой - Херсон, після побудови якої дві головні лінії Харків - Херсон та Мерефа - Херсон повинні були мати спільну станцію [27. 3], що перетворювало Херсонський залізничний вузол із губернського у загальноукраїнський.

Нагальною необхідністю була модернізація порту. Серед багатьох проблем, які потребували вирішення, першочерговою стала проблема спорудження кам'яної набережної, за що і взявся уряд [23. 29-30]. З метою обладнання порту необхідно було збільшити його територію та розширити інфраструктуру: залізничні колії, склади, пакгаузи, елеватори. Це було викликано значним вантажообігом, що становив 100 млн. пудів, у тому числі 34 млн. пудів експортного збіжжя. Безпосередня відправка дніпровського зерна із Херсона за кордон замість перевідп-равки в Одесу давала землеробському населенню щорічне збереження у накладних витратах більш як 1,5 млн. крб. [25. 2-7].

Активізація зернової торгівлі зумовила необхідність у Херсоні будівництва елеватора ще до часу вступу в експлуатацію залізниці Мерефа - Херсон. Міська дума, визнаючи необхідним улаштування елеватора за рахунок казни, прийняла рішення відвести для цього уряду безкоштовно необхідну ділянку міської землі [26. 10-11]. Елеватор значною мірою підвищив би технічну оснащеність Херсонського порту для зернової торгівлі.

Коли ж у Херсона виник конкурент в особах магнатів Фальц-Фейна і Скадовського, які запропонували проект будівництва залізниці вздовж Дніпра через континентальну

Таврію до Чорного моря та спорудження у власних володіннях нового порту і з'єднання його рейковим шляхом із загальною залізничною мережею, міська дума звернулася до голови Ради Міністрів з протестом. Мотивувалося це тим, що колія негативно вплине на пароплавство та економічне життя Придніпров'я, а також на прибутковість державних залізниць, до того ж, як відмічалось, нова колія не відповідає стратегічним потребам держави. Робився акцент на те, що вона буде слугувати тільки інтересам магнатів, а не держави і населення [23. 5-6]. Першопричиною такого активного піклування про державні інтереси і населення Придніпров'я були власні інтереси міста. Будівництво приватної колії, без сумніву, могло спричинити до втрати Херсоном свого положення економічного і портового центру цього регіону, що зрозуміло, дуже непокоїло міську буржуазію в першу чергу, а також, загалом, і міське населення.

Виключне значення залізничних мереж для Херсона пояснювалося ще й тим, що він був на Півдні найбільшим лісопромисловим ринком. До Херсона тяжіло 30 млн. десятин лісу, що по кількості дорівнювало лісовим площам Австро-Угорщини та Швеції разом узятих. До того ж для зниження перевантаженості Миколаївського порту рудою із Криворозького району (біля 40 млн. пудів), що викликало труднощі при відправці вантажів за кордон, значна їх частина відправлялася до Херсонського порту [25. 4-7].

Таким чином, міста повинні були захищати свої інтереси у протистоянні з державною, приватною ініціативою. Відбувалося формування економічних районів навколо міських портових центрів з мережею комунікацій, які підвищували значення портових комплексів. Значну роль у процесі становлення міст як торговельно-виробничих центрів відігравали органи міського самоврядування. Саме вони були тими установами, через які міське населення інтегрувалося у ринковий простір Півдня як повноправний його суб'єкт. На кінець XIX - початок XX ст. причорноморські міста перетворилися на транспортні вузли, що з'єднували залізничні, морські та річкові магістралі у єдину систему. За цих умов вони набули виключного значення для розвитку економіки краю і в першу чергу у зерновому виробництві.

#### Джерела і література

1. Ге Г. Н. Исторический очерк 100-летнего существования города Николаева при устье Ингула (1790-1890). - Николаев, 1890. - 122 с.
2. Кульчицький С. В. Залізничне господарство в системі державно-монополістичного капіталізму // Республіканський міжвідомчий збірник. - К., 1967.
3. Лященко П. История народного хозяйства СССР. - Т. 2. - М, 1952.
4. Нестеренко О. О. Развитие промышленности на Украине: В 3 т. : - К., 1962.
5. Обзор Николаевского градоначальства за 1903 г. - Николаев, 1904. -87 с.
6. Одесса (1794-1894). Издание городского общественного управления. К столетию города. - Одесса, 1895. - 836 с.
7. Отчет начальника Николаевского торгового порта за 1906 г. Николаев, 1907.-30 с.
8. Ведомости Одесского городского общественного управления. 1894. 14 квітня, 20 жовтня.
9. Державний архів Миколаївської області (далі – ДАМО), ф. 216 - Миколаївська міська управа, оп. 1, спр. 543.
10. ДАМО, ф. 216, оп. 1, спр. 847.
11. ДАМО, ф. 216, оп. 1, спр. 2066.
12. ДАМО, ф. 216, оп. 1, спр. 2650.
13. ДАМО, ф. 216, оп. 1, спр. 3686.
14. ДАМО, ф. 216, оп. 1, спр. 3786.
15. ДАМО, ф. 222 - Миколаївська міська дума, оп. 1, спр. 1214.
16. ДАМО, ф. 222, оп. 1, спр. 1619.195
17. ДАМО, ф. 222, оп. 1, спр. 1649.
18. ДАМО, ф. 222, оп. 1, спр. 1652.
19. Державний архів Одеської області (далі - ДАОО), ф. 16 - Одеські дума і управа, оп.

122, спр. 108.

20. ДАОО, ф. 16, оп. 122, спр. 203.

21. ДАОО, ф. 16, оп. 122, спр. 271.

22. ДАОО, ф. 16, оп. 94, спр. 684.

23. Державний архів Херсонської області (далі - ДАХО), ф. 4 - Херсонська міська управа, оп. 1, спр. 4.

24. ДАХО, ф. 4, оп. 1, спр. 5.

25. ДАХО, ф. 180 - Управління робіт Херсонського порту, оп. 1, спр. 2.

26. ДАХО, ф. 180 - Управління робіт Херсонського порту, оп. I, спр. 4.

27. ДАХО, ф. 296, оп. 1, спр. 44.