

Міністерство освіти і науки України
Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна

Факультет (навчально-науковий інститут) Історичний

Кафедра Історії Східної Європи

До захисту допущено

Кафедрою _____ протокол № _____ від _____

завідувач кафедри _____
(підпис) (ім'я, прізвище)

« _____ » _____ 2025 р.

Кваліфікаційна робота

здобувача _____ другого (магістерського) _____ рівня вищої освіти
(першого (бакалаврського) / другого (магістерського))

Розвиток залізничного транспорту в Харківській губернії (друга половина ХІХ – початок ХХ ст.)

(назва роботи)

Спеціальність (спеціалізація) _____ 032 Історія та археологія _____
(код та найменування спеціальності; спеціалізації спеціальності - за наявності)

Освітня програма _____ Історія та археологія _____
(назва освітньої програми)

Виконавець _____ Артем Барабаш _____
(підпис) (ім'я, прізвище)

Науковий керівник _____ Павло Єремєєв _____
(підпис) (ім'я, прізвище)

Харків – 2025

ЗМІСТ

ВСТУП	3
РОЗДІЛ 1. ІСТОРИОГРАФІЯ, ДЖЕРЕЛЬНА БАЗА ТА МЕТОДОЛОГІЯ ДОСЛІДЖЕННЯ	7
1.1. Історіографія проблеми	7
1.2. Джерельна база дослідження	17
1.3. Методико-методологічна база дослідження	20
РОЗДІЛ 2. РОЗВИТОК ЗАЛІЗНИЧНОЇ МЕРЕЖІ НА ХАРКІВЩИНІ У ДРУГІЙ ПОЛОВИНІ ХІХ - НА ПОЧАТКУ ХХ СТ.	25
2.1. Розвиток залізничної мережі на Харківщині у 1860-ті рр.	25
2.2. Розвиток залізничної мережі на Харківщині у 1870-ті - 1890-ті рр.	32
2.3. Аварія імператорського потяга під Бірками, її вплив на розвиток залізничного транспорту	48
2.4. Залізнична мережа Харківщини на початку ХХ століття.....	52
РОЗДІЛ 3. ВПЛИВ ЗАЛІЗНИЦЬ НА ЕКОНОМІЧНЕ, ПОЛІТИЧНЕ ТА СОЦІОКУЛЬТУРНЕ ЖИТТЯ ХАРКІВЩИНІ У ДРУГІЙ ПОЛОВИНІ ХІХ - НА ПОЧАТКУ ХХ СТ.	61
3.1. Вплив залізниць на розвиток промисловості та сільського господарства у Харківській губернії	61
3.2. Вплив залізниць на урбанізаційні процеси у Харківській губернії	69
3.3. Роль залізничників у страйковому та революційному русі на Харківщині	76
3.4. Роль залізниць Харківської губернії у воєнних кампаніях другої половини ХІХ - початку ХХ ст.	82
ВИСНОВКИ.....	88
ДЖЕРЕЛА І ЛІТЕРАТУРА	91
ДОДАТКИ.....	104

ВСТУП

Актуальність теми. Актуальність дослідження полягає у тому що історія залізничного транспорту є важливим напрямом досліджень, що дозволяє краще зрозуміти соціально-економічний розвиток регіонів. Як буде показано у роботі, у другій половині XIX - на початку XX століття залізниця стала ключовим фактором модернізації Харківської губернії, сприяючи зростанню промисловості, розвитку міст та інтеграції в загальноросійську й міжнародну економіку. Однак ця тема залишається недостатньо вивченою, зокрема, малодослідженими залишаються питання щодо ролі приватного капіталу у розвитку залізничного транспорту Харківської губернії, технічного розвитку залізниць та їхнього впливу на локальну економіку.

Залізничний транспорт перетворився на один із найвпливовіших інструментів модернізації Російської імперії, зокрема її українських губерній¹. Харківська губернія, завдяки своєму вигідному географічному розташуванню на перетині важливих торговельних шляхів, стала ключовим осередком транспортного сполучення між півднем, сходом та центром імперії. Саме на Харківщині активно розгорталася залізничне будівництво, яке дало поштовх до розвитку промисловості, торгівлі, урбанізації та загального економічного зростання. Дослідження цих процесів дозволяє краще зрозуміти, як саме інфраструктурні зміни трансформували суспільство і простір у цьому регіоні².

Особливу значущість дослідження обумовлює й те, що Харків у другій половині XIX століття швидко перетворювався на потужний промислово-транспортний вузол³. Поява й розширення залізничних ліній (зокрема Курсько-Харківсько-Азовської, Харківсько-Миколаївської, Лозово-Севастопольської та ін.) сприяла залученню інвестицій, розвитку заводів, підприємств важкої й харчової промисловості, активному товарообігу. Через залізницю Харківщина

¹ Кірпа Г. М., Пшінько О. М., Агієнко І. В. Залізничні України. Історичний нарис. Дніпропетровськ : Арт-Прес, 2001.

² Кірпа Г. М., Пшінько О. М., Агієнко І. В. Залізничні України. Історичний нарис. Дніпропетровськ : Арт-Прес, 2001.

³ Багалій Д. І. Історія Слободської України : з 71 малюнками і 2 картами. Харків: Союз, 1918.

інтегрувалася в загальноімперський ринок, що суттєво змінило структуру її економіки та соціального укладу. Саме залізниця виступила каталізатором урбаністичних процесів – зростали нові поселення біля станцій, розширювалися міста, зміцнювався прошарок робітництва.

Ще одним важливим аспектом актуальності є недостатній рівень вивченості локального виміру історії транспорту на теренах України, зокрема в межах окремих губерній. Хоча науковцями було досліджено загальні тенденції розвитку залізниць в імперії, історія Харківської губернії у цьому контексті часто згадується фрагментарно або в межах ширших тем. Саме тому звернення до конкретного регіонального прикладу дозволяє не лише деталізувати загальноукраїнську історію інфраструктурного поступу, а й краще побачити взаємодію між центром і периферією, виявити специфіку регіональних трансформацій і адаптацій у відповідь на транспортну модернізацію.

Окрім того, сьогодні, в умовах актуалізації теми інфраструктури, логістики й регіонального розвитку в Україні, історичний досвід Харківщини як одного з найважливіших транспортних вузлів може мати і прикладне значення. Аналіз процесів, що відбувалися в минулому, дозволяє глибше осмислити виклики та потенціал сучасного залізничного сектору на Слобожанщині, а також сприяє формуванню історичної пам'яті про роль транспорту в модернізаційних процесах. Таким чином, вивчення розвитку залізничного транспорту в Харківській губернії не лише заповнює наукову прогалину, але й має важливу гуманітарну, регіональну й аналітичну цінність у ширшому історико-цивілізаційному контексті.

Об'єкт дослідження – залізничний транспорт у Харківській губернії в другій половині XIX – на початку XX століття.

Предмет дослідження – особливості будівництва, функціонування, соціально-економічного та культурно-політичного впливу залізниць Харківської губернії в означений період.

Хронологічні межі дослідження – охоплюють період з 1869 року, коли була введена в експлуатацію перша залізнична лінія, що безпосередньо з'єднала

Харків із загальноімперською мережею, до 1914 року – часу вступу Російської імперії у Першу світову війну та початку змін, які суттєво трансформували функціонування транспортної системи в регіоні.

Мета дослідження – схарактеризувати специфіку історичного розвитку залізничного транспорту в Харківській губернії, визначити його економічний, соціальний та політичний вплив.

Дослідницькі завдання:

1. Проаналізувати джерельну базу та історіографію питання.
2. Визначити основні етапи будівництва залізниць у Харківській губернії.
3. Розглянути роль приватного капіталу та держави у розвитку залізничного транспорту.
4. Порівняти розвиток залізниць на Харківщині з іншими країнами та регіонами.
5. Визначити соціальні аспекти впливу залізничного транспорту на життя населення губернії.
6. Проаналізувати роль залізничного транспорту Харківщини у військових та політичних подіях досліджуваного часу.

Географічні межі дослідження – територія Харківської губернії в її адміністративних межах другої половини XIX - початку XX ст..

Наукова новизна дослідження полягає в комплексному регіональному аналізі розвитку залізничного транспорту Харківської губернії в другій половині XIX – на початку XX ст., що вперше здійснений з урахуванням широкого кола джерел, включаючи статистику, мемуаристику та періодику того часу.

Уперше систематизовано етапи будівництва залізничної інфраструктури саме в межах Харківщини, виділено специфіку поєднання державної та приватної ініціативи в реалізації транспортних проєктів, а також здійснено порівняльний аналіз із розвитком залізниць в інших регіонах Російської імперії та окремих європейських країнах.

Крім того, в дослідженні вперше комплексно розглянуто соціальні наслідки залізничного будівництва для мешканців губернії, а також уточнено

участь харківських залізниць у стратегічних військових та політичних процесах на зламі століть.

Теоретичне значення цієї роботи доповнює загальну історію транспортної інфраструктури України, розширюючи знання про роль залізниць в модернізаційних процесах кінця XIX – початку XX століття.

Практичне значення роботи полягає у тому, що результати цього дослідження можуть бути використані в навчальному процесі, музейній справі, розробці краєзнавчих та туристичних проєктів, присвячених історії залізничного транспорту, а також в інфраструктурних проєктах.

Структура роботи. Дослідження складається з вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел і додатків.

РОЗДІЛ 1. ІСТОРИОГРАФІЯ, ДЖЕРЕЛЬНА БАЗА ТА МЕТОДОЛОГІЯ ДОСЛІДЖЕННЯ

1.1. Історіографія проблеми

Історія залізничного транспорту в Харківській губернії є предметом досліджень як вітчизняних, так і зарубіжних науковців. Вивчення залізниці в контексті економічного, соціального та політичного розвитку регіону почалося ще в імперський період і тривало протягом XX-XXI століть.

У історіографії імперського періоду значну увагу приділяли економічним аспектам залізничного будівництва. Серед ключових праць слід згадати роботи П.Семенова, в яких аналізується вплив залізниць на промисловий розвиток імперії⁴. У своїх наукових працях П.Семенов приділяє значну увагу ролі залізниць у розвитку промисловості Російської імперії, зокрема детально аналізує Харківську губернію як один із ключових регіонів. Він відзначає, що поява та активне будівництво залізничних ліній у другій половині XIX століття значно стимулювали економічну активність цього регіону. Харківська губернія, розташована на перетині важливих торгових шляхів, стала стратегічним транспортним вузлом, що забезпечував зв'язок між промисловими центрами Півдня та Центру імперії.

П.Семенов наголошує на тому, що розвиток залізничної інфраструктури сприяв розширенню ринку збуту продукції місцевих підприємств, особливо металургійних і машинобудівних. Залізниці не лише полегшили доставку сировини, а й сприяли зростанню чисельності робітничого населення, що осідало в містах уздовж залізничних магістралей. У працях дослідника наводяться конкретні статистичні дані, які демонструють динаміку зростання промислового виробництва в Харківській губернії у зв'язку з введенням у дію окремих ділянок залізничного сполучення.

⁴ Географическо-статистический словарь Российской Империи / Составил П. Семенов. Т. 2. СПб., 1865. 898 с.

Крім того, П.Семенов розглядає вплив залізниць на загальну соціально-економічну трансформацію регіону. Він підкреслює, що з розбудовою транспортної мережі відбувалося пожвавлення торгівлі, прискорення урбанізаційних процесів і зміна структури зайнятості населення. Таким чином, за висновками П.Семенова, залізниці стали ключовим чинником модернізації Харківської губернії, інтегруючи її до загальноімперської економічної системи та сприяючи переходу від аграрної до індустріально орієнтованої економіки.

В об'ємному дослідженні П. В. Чегодаєва⁵ та Н.А. Кислинського (1902)⁶ вказувалося на катастрофічну ситуацію, що склалася на транспорті у першій половині – середині XIX століття. Вона не лише знижувала конкурентоспроможність економіки Російської імперії а й стала причиною продовольчої проблеми, коли неможливо було доставити хліб із районів, що виробляють, у споживачі. В.П. Безобразов вважав, що транспортна система Російської імперії відстає від потреб часу, а ентузіаст розвитку залізниць П.П. Мельников заявляв, що використання сучасних видів транспорту стримують консервативні кола російського суспільства.

Історії залізничного сполучення на Харківщині торкався у своїх працях О.Чупров (1841–1908) – один із перших фахівців з транспортної економіки в Російській імперії, професор політичної економії,. У своїх публікаціях він систематично аналізує статистику руху та економічні ефекти залізничного транспорту, включаючи дані по губерніях, серед яких і Харківська⁷.

Значний внесок у вивчення теми зробив Д.Багалій (1857–1932) – відомий історик і архівіст Харкова. Його праці з архівістики та історії Слобожанщини, включають документи, що проливають світло на розвиток локальної залізничної інфраструктури у 2-й половині XIX століття⁸.

Радянська історіографія розглядала розвиток залізничного транспорту не лише як технічне чи інфраструктурне явище, а насамперед як важливий елемент

⁵ Чегодаев П.В. Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета министров, т. 4. СПб., 1902

⁶ Кислинский Н. Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета министров, т. 1–4. СПб., 1902

⁷ Чупров А. И. Из прошлого русских железных дорог: статьи 1874-1895 гг. Москва : Изд. М. и С. Сабашниковых, 1909.

⁸ Багалій Д. І. Історія Слободської України : з 71 малюнками і 2 картами. Харків: Союз, 1918. 308 с.

соціально-економічної трансформації суспільства. В межах марксистсько-ленінської методології залізниці трактувалися як засіб прискорення переходу від феодально-аграрного ладу до капіталістичного індустріального виробництва. У цьому контексті вони вважалися каталізатором соціальних змін, що сприяли становленню пролетаріату, формуванню нових станових структур і зміні господарських відносин у країні⁹.

Праця «Історія міст і сіл Української РСР. Харківська область» під загальною редакцією П.Тронька, видана у 1966 році, містить інформацію, важливу для вивчення історії залізничного розвитку Харківської губернії в період наприкінці ХІХ – на початку ХХ століття. У цьому виданні детально описано, коли і як у містах та селах Харківщини з'являлися залізничні станції, які підприємства виникали довкола них, які соціально-економічні зміни це спричиняло для місцевого населення. Завдяки локалізованому характеру наративу, ця енциклопедична праця дозволяє дослідити специфіку впливу залізниць на окремі райони регіону, простежити зв'язок між транспортною інфраструктурою та розвитком аграрного, промислового й торгового потенціалу містечок і волостей. Видання, створене за участі широкого кола краєзнавців та істориків, надає унікальну можливість реконструювати регіональний вимір транспортної модернізації Харківщини в межах імперського контексту та оцінити місцеві особливості розвитку залізничної мережі як ключового чинника економічного зростання губернії¹⁰.

Дослідники, як-от Л.С. Берлін, у своїх працях наголошували на тісному зв'язку між розбудовою залізничної мережі та індустріалізацією. Залізниця розглядалася як головний інструмент економічної інтеграції окремих регіонів до загальноросійського ринку. Л.Берлін акцентував увагу на тому, що завдяки залізничному транспорту стало можливим ефективне переміщення сировини, готової продукції та робочої сили, що стимулювало зростання промислових

⁹ Кульчицький С.В. Залізничне господарство в системі державно-монополістичного капіталізму. Історія народного господарства та економічної думки УРСР, 1967, вип. 3 тощо

¹⁰ Історія міст і сіл Української РСР. Харківська область / Тронько П. Т. (голова головної редколегії). Київ : Головна редакція УРЕ АН УРСР, 1966. 1086 с.

центрів. Особливо це стосувалося Донбасу, Уралу та центральних губерній, де залізниця сприяла концентрації великого виробництва¹¹.

Радянські дослідники аналізували, як зміни в транспортній інфраструктурі Харківщини впливали на становище робітників, розвиток трудових конфліктів і профспілкової активності. Залізниця, за їхньою оцінкою, стали не лише шляхом економічного розвитку, але й середовищем, де формувалася нова соціальна свідомість пролетаріату. Саме на транспорті, особливо в залізничній сфері Харківської губернії, зароджувалися ранні форми політичної організації робітничого класу, що пізніше стали важливими у революційних процесах¹².

Загалом радянська історіографія підкреслювала подвійний характер залізниці – як рушійної сили капіталістичного розвитку та водночас – передумови для соціального протесту й класової боротьби. У працях згаданих авторів простежується спроба поєднати економічний аналіз із соціально-політичним контекстом, що відповідало ідеологічним настановам часу. Залізниця постають не просто як інженерна інновація, а як активний чинник історичного поступу, інтегрований у ширшу картину розвитку суспільства та боротьби класів.

Сучасна історіографія характеризується використанням міждисциплінарного підходу, що включає економічні, соціальні, технічні та культурологічні аспекти. Дослідження В.Наумова та О.Гриньова акцентують увагу на ролі залізниці в урбанізації Харкова та його інтеграції у загальноєвропейський транспортний простір. Дуже вагомою є робота, співавтором якої є экс-міністр транспорту України Г.Кірпа – «Залізниця України. Історичний нарис», в якій розглядається історія залізниці на території сучасної України з 1861 року по радянській період¹³. Слід зазначити роботу О.Вульфо

¹¹ Історія міст і сіл Української РСР. Харківська область / Тронько П. Т. (голова головної редколегії). Київ : Головна редакція УРЕ АН УРСР, 1966. 1086 с.

¹² Історія міст і сіл Української РСР. Харківська область / Тронько П. Т. (голова головної редколегії). Київ : Головна редакція УРЕ АН УРСР, 1966. 1086 с.

¹³ Кірпа Г. М., Пшінько О. М., Агієнко І. В. Залізниця України. Історичний нарис. Дніпропетровськ : Арт-Прес, 2001.

«Історія залізничних доріг Російської імперії», де розглядається кожен регіон Російської імперії, що дає можливість порівняти різні аспекти¹⁴.

Праця «Історія міста Харкова ХХ століття» за редакцією Є. Кушнарєва та О. Ярмиша є однією з робіт, що дозволяє ґрунтовно дослідити соціально-економічні трансформації Харкова і, зокрема, роль залізниць у розвитку міста та Харківської губернії наприкінці ХІХ – на початку ХХ століття. У виданні докладно висвітлюються питання інфраструктурного зростання, формування промислових зон уздовж залізничних вузлів, впливу транспортної логістики на економіку, зайнятість, урбанізаційні процеси, а також взаємозв'язок між транспортом, промисловістю та аграрним сектором регіону. Авторський колектив аналізує історичні умови становлення Харкова як одного з ключових залізничних центрів Російської імперії, розкриваючи як статистичні показники зростання вантажообігу та промислового виробництва, так і механізми взаємодії між місцевою владою, підприємцями та державними структурами. Завдяки широті джерельної бази та системному підходу, ця праця є не лише важливим історичним джерелом, а й аналітичним орієнтиром для дослідників, які прагнуть зрозуміти, як залізнична інфраструктура формувала економічний ландшафт Харківщини у вирішальний період модернізації¹⁵.

У роботі В. Кравченка «Харьков / Харків: столиця Пограниччя» досліджується історико-географічне та економічне становище Харкова та Харківської губернії, що дозволяє окреслити ключові аспекти розвитку транспортної інфраструктури регіону у кінці ХІХ – на початку ХХ століття. Автор приділяє увагу ролі залізниць як стратегічного чинника економічного зростання, формування міського та промислового простору, інтеграції губернії у загальноімперську мережу перевезень. Книга містить аналіз динаміки будівництва залізничних ліній, взаємозв'язків між промисловими центрами та транспортними вузлами, а також впливу залізниць на соціально-економічний

¹⁴ Вульф А. История железных дорог Российской империи. Москва : РИПОЛ классик, 2016.

¹⁵ Історія міста Харкова ХХ століття / О. Н. Ярмиш [та ін.] ; ред. Є. П. Кушнарєв [та ін.]. Харків : Фоліо : Золоті сторінки, 2004.

розвиток губернії, що робить її цінним джерелом для вивчення історії регіональної інфраструктури та мобільності населення того періоду¹⁶.

Економічний та соціальні аспекти дуже детально описані в роботі М.Давидова «Двадцять років до Великої війни. Російська модернізація Вітте-Столипіна»¹⁷. В другому розділі цієї монографії розглядається довжина шляхів, ширина колії, марки/моделі потягів та вагонів, роки запуску залізниці по різних країнам, і технічні характеристики паротягів. Поруч з Російською імперією, порівнюються тогочасні держави лідери: Великобританія, США, Франція, Пруссія, та Австро-Угорщина.

Розглядаючи паротяги, вагони та шляхи Російської імперії, додатково варто звернути увагу на роботи Г.Фадеева, Є.Красковського, та С.Амеліна «Історія залізничного транспорту Росії» та В.Ракова «Локомотиви вітчизняних залізниць»¹⁸.

Історіографія іноземного досвіду розвитку залізниць є надзвичайно багатогранною та охоплює широкий спектр наукових підходів – від технічного аналізу до соціально-економічних узагальнень. У США важливим джерелом для вивчення історії залізничного транспорту є технічний журнал *American Engineer and Railroad Journal*, у своїх публікаціях надає огляд розвитку залізничної мережі з інженерної та логістичної перспективи¹⁹. Однією з фундаментальних праць є «Історія американських локомотивів» Джон Вайт (John H. White), яка висвітлює еволюцію конструкцій локомотивів, зокрема вплив технічного прогресу на експлуатаційні характеристики та ефективність транспорту в умовах швидкої індустріалізації США²⁰.

¹⁶ Кравченко В. В. Харьков / Харьков: столица Пограничья / Владимир Кравченко; Европ. гум. ун-т. Вильнюс: ЕГУ, 2010.

¹⁷ Давыдов М. А. Двадцать лет до Великой войны. Российская модернизация Витте-Столыпина СПб.: Алетейя, 2016

¹⁸ Фадеев Г.М., Амелин С.В., Красковский Е.Я. История железнодорожного транспорта России Т.1:1836-1917 гг. СПб:АО «Иван Федоров», 1994

¹⁹ *American engineer and railroad journal*. — New York: M. N. Forney, 1893–1911. [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://library.si.edu/digital-library/book/americanenginee69/>.

²⁰ White J. H. Jr. *A History of the American Locomotive: Its Development, 1830-1880*. — New York: Dover Publications, 1979. — 504 P.

Книга Р.Фогеля «Railroads and American Economic Growth: Essays in Econometric History» (1964) є класичним дослідженням у галузі кліометрії – застосування економетричних методів до вивчення історичних процесів. У цій праці Фогель вперше системно проаналізував економічну роль залізниць у розвитку США в XIX столітті, зробивши висновок, що хоча залізниці мали значний вплив на економіку, їхній внесок не був настільки критичним, як припускалося раніше. Він довів, що за відсутності залізниць американська економіка могла б і далі розвиватися шляхом удосконалення водного транспорту, хоч і з дещо нижчими темпами. Це положення стало революційним, оскільки поставило під сумнів традиційний уявлення про залізниці як «хребет» індустріалізації.

Значення цієї праці полягає також у методологічному новаторстві: Р.Фогель поєднав кількісні методи з історичним аналізом, що стало основою для розвитку нової економічної історії. Його підхід дозволив не лише переосмислити роль залізниць у США, а й слугує зразком для дослідження інфраструктурного розвитку в інших країнах, зокрема в Російській імперії. Для аналізу залізниць Харківської губернії праця Фогеля може бути корисною як зразок моделювання альтернативного розвитку та обґрунтування залежності темпів індустріалізації від транспортної мережі²¹.

Водночас позиція Р.Фогеля викликала критику з боку багатьох істориків і економістів²². Зокрема, критики зауважували, що Р.Фогель занадто зосередився на матеріальних і транспортних витратах, ігноруючи соціальні, регіональні та структурні трансформації, які стимулювали залізниці – урбанізацію, розвиток ринків, зміну трудової мобільності. Також ставили під сумнів коректність його припущення про існування повноцінних альтернатив залізницям у вигляді річкових чи ґрунтових шляхів. Таким чином, хоча праця Р.Фогеля стала

²¹ Fogel Robert. Railroads and American Economic Growth: Essays in Econometric History, 1964.

²² McCloskey Deirdre. Does the Past Have Useful Economics? The Journal of Economic Literature. 1976. Vol. 14, No. 2. P. 434–461. [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://www.jstor.org/stable/2722519>; McClelland Peter. Railroads, American Growth, and the New Economic History: A Critique. // The Journal of Economic History. 1968. Vol. 28, No. 1. P. 103–114. <https://www.jstor.org/stable/2116358>.

новаторською в економетричній історії, вона не охопила усього комплексу впливів залізничного транспорту на економіку й суспільство.

У Великобританії залізниці стали об'єктом дослідження ще з XIX століття, і британська історіографія сформувала глибокий корпус джерел, орієнтованих як на технічний, так і на соціально-економічний аналіз. Однією з класичних праць є книга Х.Полінс «Британські залізниці: індустріальна історія», яка містить кількісні дані та опис етапів формування національної залізничної мережі²³. Значний внесок зробив також Дж. Саймонс у своїй праці «Вікторіанські залізниці», де розглядається технічні характеристики локомотивів, й контекст соціальних змін у період індустріальної революції²⁴.

Французька історіографія представлена як академічними працями, так і систематичними дослідженнями з боку державних установ. А. Пікар у книзі «Французькі залізниці: історичне дослідження структури та системи мережі» аналізує політику транспортної модернізації Франції у другій половині XIX століття, підкреслюючи роль державного регулювання²⁵. Водночас видання Національного товариства французьких залізниць (SNCF) відіграє провідну роль у збереженні технічної та візуальної історії залізниць, зокрема в межах. Зокрема, праця Ж. Фурнеро «Парові локомотиви SNCF» систематизує фотодокументи, технічні схеми та виробничі характеристики парових локомотивів, що робить її цінним джерелом з історії розвитку французького локомотивобудування XX століття.²⁶

У Пруссії розвиток залізничного транспорту тісно пов'язувався з державними і воєнно-промисловими інтересами. Розвиток локомотивобудування в Пруссії наприкінці XIX — на початку XX століття докладно висвітлено у праці Г. Тіффе «Історія німецького локомотивного будівництва», де проаналізовано еволюцію технічних стандартів та державну

²³ Pollins H. *Britain's Railways: An Industrial History*. — Newton Abbot: David and Charles, 1971.

²⁴ Simmons J. *The Victorian Railway*. — London: Thames & Hudson, 2009.

²⁵ Picard A. *Les chemins de fer français: étude historique sur la constitution et le régime du réseau*. Т. 1. — Paris: J. Rothschild, 1884

²⁶ Fournereau J. *Les locomotives à vapeur de la S.N.C.F.: d'après les renseignements puisés auprès des services officiels de la S.N.C.F.* — Montchauvet: Éditions Loco-Revue, 1947.

роль у модернізації залізничної техніки.²⁷ Значне місце в прусській історіографії посідають публікації про німецьке локомотивобудування, серед яких особливу увагу приділено класифікації локомотивів, їхній продуктивності, а також впливу залізниць на мобільність населення та промисловий розвиток Німецької імперії.

Австро-Угорщина, з її багатонаціональною структурою, виробила свою унікальну традицію історіографії залізничного транспорту. У праці «Історія залізниць Австро-Угорської монархії» підготовленій Асоціацією австрійських залізничних службовців (Oesterreichischer Eisenbahnbeamten-Verein), всебічно висвітлено становлення та ранній розвиток залізничної системи імперії наприкінці ХІХ століття, зокрема поетапне формування мережі з урахуванням регіональних особливостей.²⁸ К. Гольсдорфа у праці «Локомотиви Австро-Угорської монархії 1837-1918» аналізує специфіку машинобудівної школи імперії, висвітлюючи не лише технічні, а й естетичні та культурні аспекти проєктування та використання залізничної техніки²⁹. Таким чином, європейська і американська історіографія залізниць демонструє багатовекторний підхід до вивчення теми, поєднуючи інженерію, економіку та соціальну історію.

Книга «Чому нації занепадають: походження влади, багатства та бідності» авторства Д.Аджемоглу та Д.Робінсона має велике значення для розуміння розвитку залізниць як одного з ключових чинників інституційного та економічного поступу суспільств³⁰. У своїй праці автори підкреслюють, що інфраструктурні проєкти, зокрема залізниці, відіграють суттєву роль у прискоренні економічного розвитку, однак їхній вплив залежить насамперед від типу інституцій у державі. Якщо інституції є інклюзивними – тобто забезпечують широкі можливості для економічної участі та стимулюють інновації – залізниці можуть сприяти мобільності, торгівлі, урбанізації й індустріалізації.

²⁷ Tiffe G. Geschichte des deutschen Lokomotivbaus. — Berlin: Georg Siemens Verlagsbuchhandlung, 1985.

²⁸ Oesterreichischer Eisenbahnbeamten-Verein. Geschichte der Eisenbahnen der Österreichisch-Ungarischen Monarchie. Bd. 1, Tl. 1. — Wien: Oesterreichischer Eisenbahnbeamten-Verein, 1898.

²⁹ Gölsdorf K. Lokomotivbau in Alt-Österreich 1837–1918. — Wien: Verlag Josef Otto Slezak, 1978.

³⁰ Аджемоглу Д., Робінсон Д. Чому нації занепадають походження влади, багатства та бідності. 2-ге вид., випр / Пер. з англ. і наук. ред. О. Дем'янчук. – Київ: Наш формат, 2017.

У контексті авторитарних або екстрактивних інституцій, на думку Д.Аджемоглу й Д.Робінсона, розвиток інфраструктури – в тому числі залізничної – може використовуватися для посилення контролю еліт над ресурсами та населенням, а не для загального добробуту. В історичному аналізі автори наводять приклади, коли залізниці будувалися не задля економічної інтеграції країни, а для експлуатації колоніальних територій або військової логістики, що лише поглиблювало соціальну нерівність. Це положення особливо релевантне для дослідження залізниць у Російській імперії та, зокрема, в Харківській губернії, де транспортна мережа часто проєктувалася з урахуванням потреб центру, а не місцевого розвитку.

Праця Д.Аджемоглу та Д.Робінсона дає теоретичну основу для глибшого розуміння умов, за яких розвиток залізниць може стати драйвером економічного зростання чи, навпаки, інструментом колоніального та класового домінування. Вона підштовхує дослідника до оцінки не лише технічних або економічних показників транспортної інфраструктури, а й політичного контексту її побудови та експлуатації. Це дозволяє уникнути технократичного редукціонізму і наблизитися до системного аналізу залізниць як інституційного явища³¹.

Попри широку популярність книги Д.Аджемоглу та Дж. Робінсона «Чому нації занепадають: походження влади, багатства та бідності» вона зазнала суттєвої критики з боку представників академічного середовища. Один із головних закидів стосується спрощеного поділу всіх інституцій на «інклюзивні» та «екстрактивні», що, на думку критиків, не враховує складну соціально-економічну та культурну специфіку окремих країн. Подібна бінарна логіка не дозволяє зрозуміти нюанси постколоніального розвитку або змішаних моделей модернізації, які були характерні для Східної Європи. Крім того, авторів звинувачують у надмірному історичному детермінізмі – тобто в прагненні

³¹ Аджемоглу Д., Робінсон Д. Чому нації занепадають походження влади, багатства та бідності. 2-ге вид., випр / Пер. з англ. і наук. ред. О. Дем'янчук. – Київ: Наш формат, 2017.

пояснити сучасний стан націй виключно через інституційні чинники, ігноруючи вплив культурних, геополітичних або екологічних обставин³².

Інша лінія критики стосується емпіричної бази дослідження. Науковці, зокрема представники економічної школи Кембриджського університету, вказували на те, що Аджемоглу та Робінсон часто послуговуються вибірковими прикладами, які підкріплюють їхню теорію, але оминають випадки, що суперечать запропонованій моделі. Наприклад, країни з потужними авторитарними інститутами (як-от Сінгапур або Об'єднані Арабські Емірати) змогли досягти високих економічних показників попри відсутність класичних «інклюзивних» інституцій. Такі приклади ставлять під сумнів універсальність моделі Аджемоглу – Робінсона й свідчать про потребу її уточнення або розширення. Таким чином, хоча книга відіграє значну роль у сучасному дискурсі про розвиток, її теоретичні й методологічні положення залишаються предметом активних дебатів³³.

Варто зазначити, що низка питань, пов'язаних з історією залізничного транспорту на Харківщині у другій половині XIX - на початку XX ст., у сучасній історіографії досі залишаються малодослідженими. Недостатньо вивченими є теми, пов'язані з повсякденним життям залізничників, впливом залізниць на екологічну ситуацію в регіоні, а також із культурним сприйняттям залізниці як феномена модернізації. Бракує також порівняльних досліджень між Харківщиною та суміжними регіонами, як-от Катеринославсько, Полтавською або Воронежською губерніями, що могли б дати ширшу картину регіонального транспортного розвитку Півдня Російської імперії.

1.2. Джерельна база дослідження

³² Milanovic B. Acemoglu and Robinson's Why Nations Fail: a flawed attempt. Links International Journal of Socialist Renewal. 2022. [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://links.org.au/node/6996>.

³³ Financial Times. The Nobel for Econspaining. Financial Times. 2023. [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://www.ft.com/content/1e2584d6-65ef-46de-bfb2-28811be65600>; Gates B. Why Nations Fail by Daron Acemoglu and James Robinson. Gates Notes. 2013. [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://www.gatesnotes.com/why-nations-fail>.

Важливою групою джерел у контексті вивчення обраної проблематики є офіційні документи органів державної влади. В цьому контексті варто згадати Повне зібрання законів Російської імперії (ПСЗ), що містить законодавчі акти, урядові постанови, циркуляри та інші документи, які безпосередньо регулювали сферу залізничного транспорту. Зокрема, в ньому можна знайти постанови про створення нових магістралей, правила експлуатації, норми безпеки, регламентацію тарифів та форми контролю з боку держави. Ці нормативні акти дозволяють реконструювати правову рамку функціонування залізничного господарства в регіоні³⁴.

Окрім ПСЗ, важливим джерелом виступають матеріали Департаменту залізниць Міністерства шляхів сполучення Російської імперії. Особливу увагу слід звернути на щорічні звіти міністерства шляхів сполучення, які регулярно публікувалися у другій половині XIX – на початку XX ст. У них містяться докладні зведення про будівництво залізниць, фінансування, обсяг вантажо- та пасажиропотоку, кількість працівників, структуру доходів і витрат. Ці звіти дозволяють не лише дослідити інфраструктурні зміни, але й здійснити кількісний аналіз динаміки залізничного транспорту в Харківській губернії.

Особливої уваги заслуговує періодичне видання «Журнал Міністерства шляхів сполучення», який відіграв роль головного фахового органу з питань транспорту. На його сторінках публікувалися не лише нормативні акти, але й аналітичні огляди, технічні статті, звіти про роботу окремих ліній і підприємств, а також дані про інженерні інновації. У контексті Харківської губернії в журналі неодноразово публікувалися матеріали про Курсько-Харківсько-Азовську та Лозово-Севастопольську залізницю, які мали стратегічне значення для регіону.

Інформативним джерелом регіонального масштабу є газета «Харьковские губернские ведомости», яка містила офіційні розпорядження місцевої влади, хроніку подій, оголошення, а також репортажі з життя губернії. У випусках цієї

³⁴ Полное собрание законов Российской империи. Собрание 2-е. - СПб., 1830-1885. Т. 44. Отделение 2.: 1869. - 1873; Полное собрание законов Российской Империи. Собрание Второе. Том XLIII. Отделение 1. 1868 г.; Полное собрание законов Российской империи. Собрание третье.- Том 10. 1890. СПб., 1893. 812 с.

газети можна знайти повідомлення про відкриття нових залізничних станцій, перебіг будівництва ліній, аварії на залізниці, страйки робітників, зміни тарифів і навіть соціальні наслідки функціонування залізничного транспорту. Особливо цінними є публікації кінця XIX ст., коли залізничне питання активно обговорювалося у зв'язку з індустріалізацією Півдня імперії³⁵.

Ще одним важливим джерелом, що дозволяє вивчати сприйняття та образ залізниці у громадському дискурсі, є ілюстровані журнали, такі як «Всесвітня ілюстрація». Це популярне видання приділяло увагу найпомітнішим інфраструктурним проектам того часу, серед яких були й залізничні магістралі Харківщини. У цих публікаціях містяться гравюри, фотографії, популярні нариси та репортажі, які відображають не лише технічні аспекти, а й суспільне значення залізниць. Завдяки цьому джерелу дослідник може простежити, як формувався символічний образ залізниці як провідника модернізації³⁶.

Статистичні щорічники Міністерства шляхів сполучення, а також окремі випуски «Статистичних оглядів Російської імперії» дають змогу здійснити кількісний аналіз розвитку залізниць. Вони містять детальні таблиці щодо довжини залізничної мережі, кількості станцій, вантажопотоків за категоріями продукції, пасажиропотоків, фінансових надходжень та витрат. Завдяки цим даним можна простежити динаміку розвитку залізничного господарства в Харківській губернії в порівнянні з іншими регіонами імперії³⁷.

Не можна оминати увагою джерела мемуарного характеру – спогади колишнього голови російського уряду С.Вітте³⁸, а також інженерів, управлінців, службовців залізничного відомства. Такі тексти дають змогу реконструювати повсякденне життя залізничників, умови праці, соціальну атмосферу в середовищі транспортних працівників.

³⁵ Харьковский календарь на 1869 год / сост. А. Подвысоцкий. Харьков: Печатано в Губерн. тип., 1868. Год первый.

³⁶ Харьков: Открытие Курско-Харьковской желѣзной дороги, 22 мая 1869 г.» – Всемирная иллюстрация. СПб., 1869 № 27 (28 червня) 8 с.

³⁷ Ілюстрований супутник Курсько-Харково-Севастопольською залізницею (1902) [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://www.donmining.info/2019/05/illyustrirovannyiy-sputnik-po-kursko-harkovo-sevastopolskoj-zd.html/>.

³⁸ Витте С.Ю. Воспоминания. Том III. Детство. Царствования Александра II и Александра III. (1849-1894). Ленинград: Государственное издательство, 1924. 416 с.

Важливу інформацію містять матеріали залізничних синдикатів та приватних компаній, які будували або експлуатували окремі магістралі³⁹. Втім, при їх аналізі слід враховувати, що частина цих документів має рекламний характер і подає надмірно оптимістичну оцінку діяльності. Проте навіть у таких джерелах можна знайти цінну інформацію про структуру власності, рівень інвестицій та відносини з державними органами.

Особливої ваги набувають джерела, пов'язані з місцевими ініціативами у створенні залізниць. Наприклад, петиції міських громад, фабрикантів, земств до центральної влади про проведення залізничних ліній через певні території. Ці документи не лише ілюструють потребу в транспорті, але й дозволяють аналізувати логіку формування маршрутів з точки зору економічної вигоди та політичної доцільності⁴⁰.

Загалом, джерельна база дослідження залізничного транспорту Харківської губернії є репрезентативною, охоплюючи широкий спектр текстів – від офіційних звітів до мемуарів і газетних публікацій. Така різноманітність дозволяє поєднувати кількісний аналіз із якісним підходом, враховуючи як технічні й економічні аспекти, так і соціокультурні впливи залізниці на життя регіону. Проте подальше вивчення вимагає систематизації та цифрової обробки джерел для забезпечення комплексного підходу.

1.3. Методико-методологічна база дослідження

Слід зазначити, що методологія та методи дослідження ґрунтуються на поєднанні загальнонаукових і спеціальних історичних методів, що дозволяє забезпечити системне, глибоке та об'єктивне вивчення означеного явища. Ключовим принципом, що лежить в основі дослідження, є принцип історизму, який передбачає розгляд явищ у їхньому розвитку, з урахуванням конкретно-

³⁹ Ілюстрований супутник Курсько-Харково-Севастопольською залізницею (1902) [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://www.donmining.info/2019/05/illyustrirovannyiy-sputnik-po-kursko-harkovo-sevastopolskoy-zd.html/>.

⁴⁰ Альбом чертежей общего расположения путей, зданий и мостовых сооружений существующих в России железных дорог / составил И. И. Волгунов. – Удостоен на Московской политехнической выставке 1872 г. Почетной награды 2-й категории. Москва: Печатня С. П. Яковлева, 1872. 235 с. [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://tehne.com/event/arhivsyachina/albom-chertezhey-sooruzheniy-rossijskih-zheleznyh-dorog-1872>

історичних умов. Застосування цього принципу дозволяє відмовитися від абстрактного чи оцінного підходу і натомість реконструювати динаміку формування та еволюції залізничного транспорту в Харківській губернії як частини ширших соціально-економічних процесів. Такий підхід також сприяє виявленню причинно-наслідкових зв'язків у розвитку транспортної інфраструктури.

Історико-генетичний метод відіграє важливу роль у дослідженні витоків і поступового розвитку залізничної мережі регіону. Його застосування дозволяє простежити, як окремі проекти перетворювалися у масштабну транспортну систему, що охоплювала десятки станцій і з'єднувала Харківщину з іншими економічними районами. Метод дає змогу реконструювати логіку адміністративних, фінансових, політичних і соціальних рішень, які супроводжували кожен етап цього розвитку.

Вагомим у дослідженні є історико-порівняльний метод, що дозволяє зіставити розвиток залізничної інфраструктури Харківської губернії з іншими регіонами Російської імперії, а також із досвідом окремих європейських країн та США. Це забезпечує можливість оцінити темпи, масштаби, технічні особливості та соціально-економічні наслідки розвитку залізниці на локальному й загальноімперському рівнях. Такий підхід також дозволяє виявити специфіку модернізаційних процесів у межах південної України.

Системний підхід є однією з провідних методологічних засад цього дослідження, адже дозволяє розглядати залізницю не як ізольовану технічну структуру, а як багатокomпонентне явище, що включає технічні, економічні, соціальні, управлінські та культурні складові. У межах цього підходу залізнична інфраструктура аналізується в її взаємозв'язках з промисловістю, міською інфраструктурою, трудовими ресурсами та мобільністю населення, що є необхідним для комплексного розуміння її ролі у модернізації регіону.

Статистичний метод має надзвичайне значення у дослідженні динаміки росту залізничної мережі, обсягів перевезень, вантажообігу, кількості працівників, пасажиропотоку, а також фінансових показників. Він дозволяє

застосувати кількісний підхід до аналізу великих обсягів емпіричних даних, що походять з архівних звітів, офіційних статистичних збірників та інших джерел. Статистичні таблиці дають змогу простежити не лише темпи зростання, але й циклічність розвитку залізничної сфери, вплив кризових явищ або державного регулювання.

Застосування міждисциплінарного підходу відкриває нові можливості для вивчення досліджуваної теми. Поєднання методів історичної науки з інструментарієм економіки, соціології, урбаністики та навіть технічних наук забезпечує комплексне висвітлення проблеми. Наприклад, економічний аналіз дозволяє дослідити прибутковість окремих магістралей, соціологічний – умови праці залізничників, урбаністичний – вплив залізниць на розвиток міської інфраструктури Харкова та прилеглих населених пунктів.

Не менш важливою є методика просторового аналізу, яка дозволяє картографічно відтворити географію залізничної мережі, виявити її щільність, інтенсивність руху та стратегічну важливість окремих маршрутів. Просторовий аналіз у поєднанні з історичними методами дозволяє зрозуміти, чому певні маршрути пролягали саме тими територіями, як це впливало на соціальну структуру регіону, рівень урбанізації та індустріального зростання.

Метод критичного аналізу джерел також займає центральне місце в методології дослідження. Оскільки джерельна база включає як офіційні документи, так і періодичну пресу, технічні звіти та мемуари, необхідним є ретельний відбір та перевірка достовірності інформації, виявлення потенційної заангажованості або цензурних впливів. Такий підхід дозволяє уникнути однобічності у висновках та забезпечує наукову об'єктивність.

Хронологічний підхід дозволяє структурувати матеріал дослідження за часовими межами. Це необхідно для виокремлення етапів розвитку залізничної інфраструктури: проектно-підготовчого, етапу активного будівництва, періоду стабілізації та інтеграції у загальноімперську транспортну мережу. Чітке визначення хронологічних меж допомагає уникнути історичних анахронізмів.

Метод аналізу соціальних структур застосовується для дослідження впливу залізниць на становлення нових професійних груп, таких як залізничники, машиністи, службовці транспортних компаній. Аналіз соціального середовища, у якому формувалися ці групи, дозволяє зробити висновки про трансформації на ринку праці, зростання мобільності населення та поява нових форм соціальної ідентичності.

Необхідно також звернути увагу на методи дослідження інституцій, які дозволяють простежити еволюцію державного та приватного управління залізничним господарством. Цей підхід передбачає вивчення адміністративних структур, органів нагляду, фінансових установ, що були залучені до регулювання, інвестування та контролю за транспортною системою. Особливо цінним є аналіз механізмів взаємодії центральної та місцевої влади⁴¹.

Застосування мікроісторичного підходу до аналізу окремих залізничних станцій, вузлів, маршрутів, підприємств або професійних біографій дозволяє доповнити загальну картину деталізованими епізодами. Це дає змогу поєднати макрорівень системних трансформацій із конкретикою людських долі, локальних ініціатив та щоденної практики використання інфраструктури.

Теорія агент-принципал є важливим методом дослідження у соціальних та економічних науках, що дозволяє аналізувати відносини між стороною, яка делегує певні повноваження (принципалом), та стороною, яка їх виконує (агентом). Ключовою проблемою цієї теорії виступає асиметрія інформації та різниця в мотиваціях: агент, маючи більший доступ до деталей виконання завдання, може діяти у власних інтересах, а не в інтересах принципала. Це породжує ризики неефективності, зловживань чи навіть конфліктів, особливо в умовах відсутності належного контролю⁴². Використання цієї теорії як дослідницького інструменту дозволяє виявляти механізми координації, контролю та стимулювання, необхідні для гармонізації інтересів між учасниками

⁴¹ Кравченко В.В. Харків / Харків: столиця Пограниччя / Европ. гум. ун-т. Вільнюс: ЕГУ, 2010.

⁴²Принципал-агентська модель [Електронний ресурс]. Режим доступу: https://stud.com.ua/141948/menedzhment/suchasni_osnovi_printsival_agentska_model_teoriya_suspilnogo_viboru.

взаємодії, що робить її актуальною у вивченні економічних, політичних та управлінських процесів.

Загалом поєднання історичних, соціальних, економічних і технічних підходів дозволяє розглядати залізницю як ключовий фактор модернізації суспільства, що формував нові структури господарювання, соціальні зв'язки та просторові уявлення. Така методологія забезпечує повноту дослідження та відкриває нові перспективи для подальших наукових розвідок.

Отже, історіографія та джерельна база дослідження історії залізниць Харківської губернії свідчать про високий рівень наукової зацікавленості цією темою. Сучасні дослідники мають змогу поєднувати документальні, статистичні, картографічні та наративні джерела для створення багатовимірного аналізу розвитку транспортної мережі як одного з ключових чинників модернізації регіону в добу імперських реформ і економічного зростання.

РОЗДІЛ 2. РОЗВИТОК ЗАЛІЗНИЧНОЇ МЕРЕЖІ НА ХАРКІВЩИНІ У ДРУГІЙ ПОЛОВИНІ ХІХ - НА ПОЧАТКУ ХХ СТ.

2.1. Розвиток залізничної мережі на Харківщині у 1860-ті рр.

Для розуміння етапів розвитку залізничної мережі у Харківській губернії насамперед слід розуміти загальносвітовий контекст. На зламі ХVІІІ–ХІХ століть відбувся суттєвий зсув у транспортній інфраструктурі. Від водних маршрутів і каналів суспільство поступово переходило до наземних залізничних систем, які стали основою для індустріального розвитку. Технологічні інновації у сфері парових двигунів сприяли прискоренню логістики, здешевленню перевезень та підвищенню продуктивності промислових підприємств. Залізничний транспорт вийшов на передній план у глобальній системі обміну ресурсами та товарами⁴³.

Російська імперія мала величезну територію з довгими відстанями між населеними пунктами та промисловими центрами. Ширша колія могла краще пристосуватися до таких умов. Дороги були менш розвиненими, тому залізниця мала стати основним видом транспорту для великих вантажів і пасажирів. Ширша колія була економічно вигіднішою для цього. Рішення зробити залізничну колію ширшою могло бути зумовлене міркуваннями оборони. У разі війни із Західною Європою ворог не зміг би легко використовувати залізничну інфраструктуру Російської імперії через невідповідність колії. Це ускладнювало транспортування військ і постачання на території імперії. Унікальна ширина колії створювала певну ізоляцію від європейської залізничної системи, що зменшувало залежність від західних сусідів⁴⁴.

Коли будувалася перша залізниця в Російській імперії – Царськосільська (1837 р.), вона мала стандартну європейську ширину (1435 мм). Однак, при

⁴³ Кірпа Г. М., Пшінько О. М., Агієнко І. В. Залізничі України. Історичний нарис. Дніпропетровськ: Арт-Прес, 2001.

⁴⁴ Фадеев Г.М., Амелин С.В., Красковский Е.Я. История железнодорожного транспорта России Т.1:1836-1917 гг. СПб:АО «Иван Федоров», 1994 – С.336

проектуванні Миколаївської залізниці (Москва – Санкт-Петербург) у 1842 році інженери на чолі з Георгом фон Герстнером і Францем фон Брандем підняли питання ширини колії. Їхні рекомендації враховували: кліматичні умови, необхідність підвищеної стабільності руху, та можливість створення потужнішої залізничної системи. Ширину колії в 1524 мм затвердив російський уряд, і це стало стандартом для всієї залізничної мережі імперії⁴⁵.

Таким чином, вибір ширшої колії в Російській імперії відображав її унікальні кліматичні, географічні та стратегічні реалії. Це рішення, хоч і створило певну ізолюваність від європейської залізничної системи, зробило російські залізниці більш пристосованими до умов імперії та її оборонних потреб.

Кримська війна 1853–1856 наочно продемонструвала, що гужового транспорту недостатньо для ефективного постачання воюючої армії. Імператор Олександр II засновує особливий залізничний фонд, а 15 червня 1865 – Міністерство шляхів сполучення Російської імперії, з 1870-х років починається активне будівництво в усіх напрямках.

Прокладанням залізниць займалося як держава, і приватні підприємства. За 1861-1870 р.р. держава вкладає в залізничне будівництво 2,5 млрд. руб., а за період 1890-1903 5,5 млрд. руб. На 1890 в скарбниці перебуває 29% залізниць, у 1891–1901 внаслідок масових викупів приватних доріг у скарбницю та будівництва нових ця частка сягає 69,6%⁴⁶.

У 1863 році П.П. Мельников був призначений головноуправляючим шляхів сполучення та публічних споруд. Він продовжив впроваджувати ідею будівництва Південної залізниці за державний кошт, вважаючи, що це буде значно економніше. На його думку, це також допомогло б розвіяти сумніви іноземних інвесторів щодо доцільності вкладення капіталів у Російській імперії. Саме в цьому році розпочалося будівництво державної магістралі Одеса-Балта.

⁴⁵ Вульф А. История железных дорог Российской империи– Москва: РИПОЛ классик, 2016. – С.744.

⁴⁶ Погребинский А.П. Строительство железных дорог в пореформенной России и финансовая политика царизма (60–90-е гг. XIX в.). Там само, 1954, т. 47

Через два роки з'явилася перша «чавунка» у південних степах України, яка одразу підтвердила переваги залізничного сполучення.

Для швидшого з'єднання Курська з Таганрогом через Донбас Міністерство шляхів сполучення ухвалило рішення надати концесію Харківському земству. Харків був практично єдиним українським містом, де до реалізації проекту залізничного будівництва долучилися всі представники міської влади та громадськість. 3 квітня 1865 року представник харківської громадськості М. Кукольников направив лист губернатору міста з пропозицією підтримати будівництво залізниці⁴⁷.

4 травня того ж року губернатор О. Сіверс надіслав відповідний лист до Харківської міської думи, у якому йшлося: «Подається лист М. Кукольникова щодо можливого прокладання залізниці від Орла через Харків до Таганрога та Ростова, а також про безоплатне передання міською громадою землі під будівництво станції та колій. Доручаю зібрати міське товариство для обговорення цієї пропозиції та сподіваюся на позитивну оцінку й підтримку»⁴⁸.

У відповідь 15 травня 1865 року міське товариство провело збори і повідомило губернатора та міську думу, що не має жодних заперечень проти безкоштовної передачі земельної ділянки в обсязі, який буде необхідним для будівництва залізниці. Проте остаточне рішення ще не було ухвалене, і подальше листування з різними інстанціями тривало. Зокрема, 12 лютого 1866 року Міністерство внутрішніх справ повідомило графа О.С. Сіверса, що його прохання про будівництво дороги від Москви до Харкова передано на найвищий рівень розгляду⁴⁹.

21 жовтня 1866 року губернатор О. Сіверс інформував Харківську міську думу, що вже визначено місце для майбутньої залізничної станції та вокзалу – це Архієрейська левада, розташована праворуч від Єкатерининської вулиці поблизу

⁴⁷ Кірпа Г. М., Пшінько О. М., Агієнко І. В. Залізниці України. Історичний нарис. Дніпропетровськ : Арт-Прес, 2001.

⁴⁸ Кірпа Г. М., Пшінько О. М., Агієнко І. В. Залізниці України. Історичний нарис. Дніпропетровськ : Арт-Прес, 2001.

⁴⁹ Кірпа Г. М., Пшінько О. М., Агієнко І. В. Залізниці України. Історичний нарис. Дніпропетровськ : Арт-Прес, 2001.

Холодної Гори. Вибір був зроблений вдало: торінки «Московських новин» за 1867 рік розповідають про засідання Харківської міської думи, котра дійшла висновку, що місце «поблизу Холодної Гори... найвигідніше та найзручніше. Ця місцевість близька до центру міста... не вимагає ніяких витрат на пристосування шляхів до цієї місцевості, оскільки вона прилягає до шосе, що йде до центру міста.»⁵⁰. Харківський губернатор граф Сіверс пропонує звернутися до міського товариства з проханням взяти участь у погашенні майбутніх великих витрат, тому що після остаточного будівництва з'ясувалося, що велика кількість приватних домоволодінь потрапляє під знос. З цього приводу наприкінці 1866 року міською думою була створена солідна комісія з оцінки вартості визначених до зносу домоволодінь. Голова Харківської губернської земської управи повідомляє 18 березня 1867 року новому губернатору П. Дурново, що Харківські земські збори на засіданні доручили губернській управі скласти проект концесії на дорогу для представлення його уряду»⁵¹. Наприкінці березня 1867 року губернська управа направляє до Санкт-Петербурга депутацію в складі А. Матушинського і Г. Данилевського - членів Харківської губернської управи, і Д.Замятіна - голови дворянства Зміївського повіту. Депутація підготувала проект концесія будівництво залізниці, у якому були відображені умови збору капіталу, склад правління, права земства. Через велике нагромадження на іноземних біржах російських гарантованих паперів було прийнято «Найвище веління» про призупинення концесій, поки не будуть погашені облігації вже споруджуваних залізниць⁵².

Питання про будівництво Південної залізниці залишилося відкритим. І тільки наприкінці лютого 1868 року за «найвищим» дозволом на порядок денний знову виноситься розгляд проекту будівництва лінії від Курська до Харкова. На початку березня 1868 року на ім'я харківського міського голови В. Шатунова

⁵⁰ Романенко Ю.І., Харенко М.П. Взгляд сквозь годы. Южная железная дорога за 130 лет. – Харьков: изд-во «Прапор», 1999. С. 45.

⁵¹ Романенко Ю.І., Харенко М.П. Взгляд сквозь годы. Южная железная дорога за 130 лет. – Харьков: изд-во «Прапор», 1999. С. 45.

⁵² Кірпа Г. М., Пшінько О. М., Агієнко І. В. Залізниці України. Історичний нарис. Дніпропетровськ : Арт-Прес, 2001.

надійшла підписана А. Матушинським і Г. Данилевським з Петербурга телеграма такого змісту: «Наше клопотання увінчалось успіхом. Відбулося Найвище рішення про побудову Курсько-Харково-Азовської залізниці. Засновник Поляков. Роботи передбачається почати одночасно по всьому шляху. Поздоровляємо місто!»⁵³. Комерції радник С.С. Поляков, відомий російський підприємець, витіснивши конкурентів, одержує дозвіл на створення акціонерного товариства по будівництву нової залізниці і концесію на 85 років⁵⁴. Кілька днів по тому він телеграфом повідомляє в Харків: якщо місто не поступиться землею безкоштовно, то станцію доведеться розташувати за його межами. Міський голова відразу відповідає: «Місто Харків просить призначити станцію на леваді під Холодною Горою. Воно уступить свої землі під станцію і залізницю даром, а також прийме на себе третю частину витрат на викуп маєтків прийме на приватних осіб»⁵⁵. За проект залізниці в Харкові була велика дискусія. Тож клопотня громадськості не були даремними. На будівництво ділянки Курсько-Харково-Азовської залізниці (229 верст) частина грошей – позика в розмірі 9 млн. карбованців була виділена казною, значну суму склали пожертвування. Роботи почалися травня 1868 року одночасно по всій лінії Белгород -Харків. Перший вокзал на території так званої Архієрейської левади було споруджено в 1869 році відомим архітектором Андрієм Тоном. Водночас серед консервативно налаштованих верств населення Харкова знайшлися противники будівництва залізниці. Однією з головних проблем у процесі спорудження була необхідність викупу земель, через які мала проходити колія. Селяни часто відмовлялися продавати свої наділи, оскільки прокладання залізниці розділяло їхні землі, і для того, щоб дістатися з однієї частини на іншу, доводилося робити значні об'їзди. Подібне негативне ставлення виявляли й деякі великі землевласники, які навіть зверталися зі скаргами до уряду, незважаючи на

⁵³ Романенко Ю.І., Харенко М.П. Взгляд сквозь годы. Южная железная дорога за 130 лет. – Харьков: изд-во «Прапор», 1999.

⁵⁴ Полное собрание законов Российской Империи. Собрание Второе. Том XLIII. Отделение 1. 1868 г.

⁵⁵ Южной – 100 лет / Ангелейко В.И., Ватуля А.С., Диамант С.Я., Жихарева Л.Т. и др. – Харьков: изд-во изд-во «Прапор», 1969

те, що їм пропонували виплатити за землю у 1,5–2 рази більше за її ринкову вартість.

З іншого боку, будівництво залізниці стало джерелом заробітку для місцевої бідноти, адже обсяги робіт вимагали залучення тисяч робітників. Проте умови праці на будівництві «чавунки» були вкрай важкими. Більшість робіт виконували селяни без спеціальної кваліфікації, залучені як чорнороби, переважно зайняті земляними роботами. Усі роботи здійснювалися вручну, використовуючи найпростіші інструменти – лопати, носилки та тачки для перевезення ґрунту⁵⁶.

На підйомах допомагали один одному: озброєний дерев'яним гаком робітник чіпляв тачку за передній борт і підтягував її вгору, адже в тачці могло бути до центнера землі, і одній людині було б важко впоратися з таким вантажем. За день робітник з такою тачкою проходив 12–15 кілометрів, перевозячи десятки кубометрів ґрунту. Для перевезення на великі відстані ґрунт возили кінними возами-грабарками. Незважаючи на всі труднощі, робота просувалася вперед.

Велику роль у завершенні будівництва відіграла зацікавлена підтримка міського товариства. На початку весни було завершено насип, укладено шпали й рейки. Паралельно з цим споруджувалися необхідні залізничні будівлі та встановлювалися технічні пристрої. Вже 22 травня 1869 року Харків прийняв перший потяг, що прибув із північного напрямку, знаменуючи початок нової епохи в транспортному розвитку міста⁵⁷. Ось як про цю знаменну подію писалося в журналі «Всесвітня ілюстрація»: «22 травня об 11.30 ранку харків'яни почули перший свисток локомотива. Величезна юрба людей захиталася, заговорила, захвилювалася. Спочатку з'явився дим, потім локомотив, прикрашений гербами, прапорами і гірляндами зелені, з музикою на відкритій площадці і представниками офіційної влади. Людська юрба оніміла і спочатку мовчки розглядала, як плавно котилося небачене чудовисько. Хтось вигукнув «ура»,

⁵⁶ Кірта Г. М., Пшінько О. М., Агієнко І. В. Залізниці України. Історичний нарис. Дніпропетровськ : Арт-Прес, 2001.

⁵⁷ Харьковъ: Открытіе Курско-Харьковской желѣзной дороги, 22 мая 1869 г. – Всемирная иллюстрація. – СПб., 1869 № 27 (28 червня) - с. 8. Всемирная иллюстрація [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://archive.org/details/1869.1no126..2no2752/page/8/mode/2up?view=theater/>.

гримнув оркестр і тисячі одностайних «ура» злялися зі звуками мелодії. Перший потяг складався з декількох вагонів і особливої платформи павільйону, що був наповнений поважними особами⁵⁸. Паровоз, який курсував тоді, розвивав досить велику швидкість: він вирушив із Белгорода о 9:00, а вже об 11:00 прибув до Дергачів, де його урочисто зустріли губернатор та інші представники влади. На товарній платформі тимчасового харківського вокзалу були накриті столи, неподалік встановили аналой для молебню, який відразу ж відслужили після прибуття офіційних осіб. Після завершення обряду деякі відважні глядачі виявили бажання проїхатись по залізниці. Вагони швидко наповнилися пасажирами, і паровоз, випускаючи білі з сірим відтінком клуби диму, рушив уперед.

У липні 1869 року було відкрито регулярний рух по Курсько-Харківсько-Азовській залізниці до Харкова. Будівництво продовжувалося, і до зими була прокладена ділянка від Лозової до Микитівки. До кінця 1869 року, за півроку до відкриття магістралі Київ-Одеса, було завершено ще одну частину залізниці від Харкова до Ростова довжиною 538 верст. 23 грудня 1869 року перший поїзд вирушив із Харкова до Ростова, відкривши Російській імперії нову транспортну артерію, що з'єднала столиці та великі торговельні центри країни з морським узбережжям.

Курсько-Харківсько-Азовська залізниця була приватним підприємством, керівництво якого знаходилося в Харкові під головуванням Самуїла Полякова. Управлінська структура була досить простою: управляючий очолював усі процеси, важливу роль відігравала канцелярія під керівництвом секретаря та рахунковий відділ. Роботу забезпечували різні контори, зокрема руху, тяги, головного інженера, магазинного відділу та телеграфу. Штат службовців був відносно невеликим, але з часом, вже в 1875 році, до них додалися служби фінансового контролю, зборів і ремонту колії⁵⁹.

⁵⁸ Харьковь: Открытие Курско-Харьковской желѣзной дороги, 22 мая 1869 г. – Всемирная иллюстрация. – СПб., 1869 № 27 (28 червня) - с. 8. Всемирная иллюстрация [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://archive.org/details/1869.1no126..2no2752/page/8/mode/2up?view=theater/>.

⁵⁹ Кірпа Г. М., Пшінько О. М., Агієнко І. В. Залізниці України. Історичний нарис. Дніпропетровськ : Арт-Прес, 2001.

Пізніше правління товариства перевели до Харкова. Першим головою правління після переїзду став барон О. фон Ган, який змінив на посаді управляючого Самуїла Полякова. За ним послідували В. Іванов та Д. Неронов. Магістраль мала стратегічне значення, оскільки поєднала великий промисловий і ярмарковий центр півдня Російської імперії з Москвою, Петербургом і Азовським морем. Особливо важливим було географічне розташування Харкова, близьке до Донбасу та Криворіжжя. Завдяки цьому в регіоні активізувалися такі галузі, як металообробка і машинобудування, поряд із традиційними – деревообробною, тютюновою, хімічною, текстильною, кондитерською і пивоварною.

2.2. Розвиток залізничної мережі на Харківщині у 1870-ті - 1890-ті рр.

У 1870-х роках розпочалося будівництво низки стратегічно важливих магістралей: зокрема, Харків–Таганрог, Київ–Брест і Катеринослав–Донбас. До 1869 року було збудовано лінію, яка з'єднувала Балту з Кременчуком, а в 1869–1870 роках почала діяти Курсько-Київська залізниця. Її функціонування стало можливим завдяки попередньому відкриттю Московсько-Курської лінії, що забезпечило зв'язок між центральними промисловими районами імперії та регіонами цукрової промисловості України⁶⁰.

Пік залізничного будівництва на Слобожанщині припав на кінець 1860-х – початок 1870-х років і проходив у трьох основних напрямках: до Таганрога, Ростова й Азовського моря; до Миколаєва і Чорного моря через Полтаву і Кременчук; до Севастополя через Лозову, Олександрівськ (сучасний Запоріжжя) та Мелітополь. Після Курсько-Харківсько-Азовської з'явилися також Харківсько-Миколаївська та Лозово-Севастопольська залізниці. 24 серпня 1868 року було підписано концесію між урядом і гофмейстером Аббазою разом із бароном Унгерн фон Штеренбергом на будівництво залізниці Харків – Кременчук, за якою вони мали протягом трьох місяців створити акціонерне

⁶⁰ Кірпа Г. М., Пшінько О. М., Агієнко І. В. Залізниці України. Історичний нарис. Дніпропетровськ : Арт-Прес, 2001.

товариство для спорудження залізниці від Харкова через Полтаву до Кременчука за власний кошт і ризик.

Товариство це іменуватиметься «Товариством Харківсько-Кременчузької залізниці». Протяжність лінії – 247 верст. Не пізніше 6 місяців мав бути готовий проект дороги та станції Полтава, яка розташується поблизу міста і має мати з ним ці сполучення. Дорога постачається 50 паровозами, 78 пасажирськими, 7 багажними. 50 товарними вагонами та платформами. Для забезпечення термінового устрою дороги засновники зобов'язуються надати заставу в 3% з концесійного капіталу, тобто 429000 руб, що складаються з російських державних п'ятивідсоткових паперів і гарантованих урядом акцій і облігацій⁶¹.

Роботи на цій ділянці були розпочаті негайно й велися досить швидко, хоча не все йшло рівно. Приміром, у червні 1869 року харківський повітовий справник повідомив губернатору П. Дурново, що «робітники по будівництву залізниці від Харкова до Полтави на чолі з інженером В. Стецковським живуть у Валковському повіті в маєтку А. Чумачківського, утримання одержують убоге, сплять на землі без соломи, немає лазарету, багато хворих»⁶². Цим питанням зайнявся прокурор Харківського окружного суду. Справа дійшла до Департаменту МШС, що згодом направив розпорядження харківському губернатору. У ньому він зобов'язав предметно зайнятися житлово-побутовими умовами, платнею робітників та службовців, виявити випадки порушення законів і норм гуртожитку, вчасно інформувати вищі органи про спроби дискредитації всього залізничного будівництва. Як це часто буває, заходів було вжито тільки на папері, становище не змінилося. 7 листопада 1869 року кабінет міністрів Російської імперії затвердив статут Товариства Курсько-Харківсько-Азовської залізниці⁶³.

⁶¹ Романенко Ю.І., Харенко М.П. Взгляд сквозь годы. Южная железная дорога за 130 лет. – Харьков: изд-во «Прапор», 1999.

⁶² Кірта Г. М., Пшінько О. М., Агієнко І. В. Залізниці України. Історичний нарис. Дніпропетровськ : Арт-Прес, 2001.

⁶³ Полное собрание законов Российской империи. Собрание 2-е. - СПб., 1830-1885. Т. 44. Отделение 2.: 1869. - 1873. с.258 – 267.

Попри труднощі, 1 серпня 1870 року було відкрито рух на ділянці Кременчук–Полтава довжиною 110 верст. До цього моменту завершили будівництво першокласного пасажирського вокзалу, платформи, паровозного будинку, вагонного сараю, поворотного кола, товарного магазину, контори, вугільного складу та водопідкачувального будинку. Офіційна дата відкриття станції Кременчук – 1 червня 1871 року⁶⁴.

15 червня 1871 року було відкрито рух на ділянці Полтава–Харків (132 версти). По завершенню будівництва виникла необхідність створити ремонтну базу для рухомого складу, тож на станції Полтава спорудили два виробничі приміщення: кам'яний сарай на 9 паровозів і дерев'яний сарай на 8 вагонів. Вони стали першими об'єктами тягової ділянки Полтави. Так у Полтаві виникло одне з найбільших на той час промислових підприємств – Головні паровозні майстерні Харківсько-Миколаївської залізниці.

Однією з головних перешкод для будівництва залізниці до Чорного моря став Дніпро. Концесіонери не змогли самотійно звести величезний міст через річку, тому до справи долучилася держава, яка виділила кошти на спорудження сполучної ділянки від Крюкова до Кременчука (3,52 версти) з мостом через Дніпро. Міст будували за проєктом і під керівництвом інженера А.Є. Струве.

26 листопада 1871 року було затверджено статут Товариства Харківсько-Миколаївської залізниці, що створювалося на базі колишнього товариства Харківсько-Кременчуцької залізниці. Нове товариство взяло на себе ділянку від Крюкова до Кременчука з мостом через Дніпро, а також будівництво залізниці від станції Знам'янка до Миколаєва з віткою до річки Південний Буг⁶⁵.

1 червня 1872 року до Харківсько-Миколаївської залізниці приєднали Єлисаветградську лінію, що з'єднала Харків із Одесою через Полтаву, Кременчук, Єлисаветград і Балту, відкривши пряме пасажирське та вантажне сполучення з іншими регіонами. Одночасно будували ділянку Знам'янка–

⁶⁴ Кірпа Г. М., Пшінько О. М., Агієнко І. В. Залізниці України. Історичний нарис. Дніпропетровськ : Арт-Прес, 2001.

⁶⁵ Кірпа Г. М., Пшінько О. М., Агієнко І. В. Залізниці України. Історичний нарис. Дніпропетровськ : Арт-Прес, 2001.

Миколаїв довжиною 222 версти, по якій рух відкрили 20 серпня 1873 року. Завдяки цьому Харківсько-Миколаївська залізниця отримала власний вихід до Чорного моря. У 1876 році товариство розпочало будівництво Сумської лінії⁶⁶.

Як уже зазначалося, проєктів залізниць, що з'єднували центр Російської імперії з Кримом і Чорним морем через Харків, було чимало ще в 1850–60-х роках, особливо після Кримської війни. Однак реальні перспективи з'явилися лише після того, як залізниця поєднала Курськ з Харковом і була продовжена до Лозової. Переговори про надання концесії стали більш конкретними, претендентів виявилось багато. В результаті конкурсу перемогу здобув П. Г. Губонін – молодий підрядник⁶⁷, який пізніше став одним із залізничних «королів» Російської імперії. Свою репутацію він здобув ще під час будівництва Курсько-Харківсько-Азовської залізниці.

Син кріпосного селянина-муляра, Губонін успадкував невелике підприємство з обробки каменю. Спочатку він займався постачанням кам'яних блоків для будівництва залізниць, згодом брав підряди на кам'яні роботи. Виявивши неабиякі організаторські здібності, Губонін все частіше з'являвся на будівельних майданчиках, спілкувався з інженерами і вивчив колійну справу. Незабаром він повноцінно освоїв роботи з облаштування земляного полотна та інших штучних споруд⁶⁸.

Головне, що від нього вимагалось як підрядника – вміння організувати роботу, вести бухгалтерію й ефективно взаємодіяти з фахівцями. П. Губонін мав усі ці якості, а також славився здатністю знаходити й залучати талановитих молодих інженерів, довіряючи їм складні завдання. Це сприяло його швидкому розвитку, і він став головним концесіонером та керівником масштабного будівництва Лозово-Севастопольської залізниці. Згодом отримав чин

⁶⁶ Кірпа Г. М., Пшінько О. М., Агієнко І. В. Залізниці України. Історичний нарис. Дніпропетровськ : Арт-Прес, 2001.

⁶⁷ Кірпа Г. М., Пшінько О. М., Агієнко І. В. Залізниці України. Історичний нарис. Дніпропетровськ : Арт-Прес, 2001.

⁶⁸ Кірпа Г. М., Пшінько О. М., Агієнко І. В. Залізниці України. Історичний нарис. Дніпропетровськ : Арт-Прес, 2001.

комерційного радника і перетворився на «залізничного магната», значно збагатившись на будівництві залізниць⁶⁹.

У період спорудження перших ланок Лозово-Севастопольської залізниці він вже користувався значний авторитетом як фахівець. Сучасники розповідають, що Губонін, як правило, «у картузі, до-вокалому сюртуку, і в чоботях... Мав спритний розум, без особливої Заготовки швидко все схоплював і вирішував найважчі питання: від складних фінансових комбінацій до технічних вдосконалень»⁷⁰. Рельєф місцевості, через яка мала пролягти залізниця, виявився досить складним, що ускладнювало роботу Губоніна та створювало додаткові виклики для дотримання встановлених термінів будівництва. У 1873 році була введена в експлуатацію лінія до Олександрівська, а ще через рік відкрили ділянки Олександрівськ – Мелітополь і Мелітополь – Сімферополь. У 1875 році потяги змогли дістатися до Севастополя та по портовій колії – до морського причалу. Таким чином, здійснилася багаторічна мрія кількох поколінь державних діячів Російської імперії – разом із Лозово-Севастопольською залізницею почала діяти єдина залізнична система, що об'єднала два головних моря країни – Балтійське й Чорне – і два ключові військово-морські порти – Санкт-Петербург і Севастополь⁷¹.

За два роки до цього, 13 травня 1873 року, був затверджений проект будівництва Сумської лінії, а 20 липня того ж року визначили її вартість – 1 487 371 карбованець 61 копійка. Ще у 1872 році уряд виділив кошти на будівництво Сумської залізниці – від станції Ворожба Курсько-Київської залізниці через Суми, біля міст Ахтирка і Богодухів, далі через станцію Люботин Харківсько-Миколаївської залізниці до станції Мерефа Курсько-Харківсько-Азовської залізниці.

⁶⁹ Кірпа Г. М., Пшінько О. М., Агієнко І. В. Залізниці України. Історичний нарис. Дніпропетровськ : Арт-Прес, 2001.

⁷⁰ Романенко Ю.І., Харенко М.П. Взгляд сквозь годы. Южная железная дорога за 130 лет. – Харьков: изд-во «Прапор», 1999.

⁷¹ Кірпа Г. М., Пшінько О. М., Агієнко І. В. Залізниці України. Історичний нарис. Дніпропетровськ : Арт-Прес, 2001.

Однак у лютому 1875 року Валківські земські збори звернулися до уряду з проханням змінити маршрут частини Сумської лінії. Вони запропонували прокласти залізницю не від Люботина, а від Мерефи через Ков'яги і Валки. Ініціатором розгляду цього питання стала доповідна записка депутатів Валківського земства і міста Валок – відомих активних прихильників залізничного будівництва О. Сіверса, О. М. Шидловського, І. Шидловського та І. Костири⁷².

За цим клопотанням Міністерство шляхів сполучення доручило технічно-інспекторському комітету провести дослідницькі роботи для оцінки доцільності зміни маршруту Сумської залізниці. Вишукування виконувалися на ділянці Ков'яги–Валки, що з'єднує Курсько-Харківсько-Азовську залізницю між станціями Мерефа та Борки. У рапорті інженера М. Рудницького, посланого до Міністерства шляхів сполучення і Міністерства фінансів, відзначалося, що «у технічному відношенні варіант Валківського земства, хоча і викликає подовження всієї довжини Сумської залізниці на 2,64 версти і збільшення будівельного капіталу, має деякі технічні й економічні переваги порівняно з урядовим проектом, але не настільки, щоб виправдати збільшення будівельних витрат. Проте економічні значення Сумської залізниці при новому її напрямку як у відношенні постачання місцевих заводів мінеральним паливом Донецького кряжа, так і у відношенні розвитку заводської і сільської промисловості в пунктах, захоплених залізницею, безперечно велике»⁷³.

Очевидно, що аргументи технічно-інспекторського комітету не викликали очікуваної реакції, оскільки відповіді міністрів фінансів і шляхів сполучення щодо зміни маршруту Сумської залізниці були відмовними. Подібні прохання в той період не були поодинокими, і кількість відмов на них після розгляду вищими інстанціями була значною. Брак коштів у державній скарбниці найчастіше зводив нанівець розумні та обґрунтовані пропозиції місцевих органів

⁷² Кірпа Г. М., Пшінько О. М., Агієнко І. В. Залізниці України. Історичний нарис. Дніпропетровськ : Арт-Прес, 2001.

⁷³ Южной – 100 лет / Ангелейко В.И., Ватуля А.С., Диамант С.Я., Жихарева Л.Т. и др. – Харьков: изд-во изд-во «Прапор», 1969.

влади. Не став винятком і результат розгляду клопотань Ахтирської міської думи щодо будівництва гілки Харківсько-Миколаївської залізниці до Ахтирки, а також звернення Лебединського повітового земства про прокладення лінії від Києва через Лебедин до Боромлі⁷⁴.

Аргументи Ахтирської міської думи на підтримку своєї ініціативи отримали підтримку харківського губернатора і, за свідченнями історичних документів, мали вагомі підстави. На той час місто Ахтирка, розташоване на лівому березі річки Ворскла, мало населення понад 26 тисяч душ (без урахування кавалерійського полку в повному складі та інших військових частин) і було центром родючої місцевості, заселеної переселенцями з правого берега Дінця. За своїм географічним положенням, після Харкова і Сум, Ахтирка була одним із найважливіших торговельних пунктів Харківської губернії, до якого особливо тягнулися Лебединський, Богодухівський, Зеньковський і Гадяцький повіти.

Ахтирка також традиційно була зручною стоянкою для військових полків і центром проведення маневрів військових підрозділів. Внаслідок масового знищення місцевих лісів місто щороку відчувало нестачу палива, адже доставка кам'яного вугілля через віддаленість від залізниці та поганий стан ґрунтових доріг не задовольняла нагальних потреб і часто була просто неможливою. Усі ці обставини, здавалося б, мали стати вагомою підставою для прокладення залізничної колії в цьому районі. Однак, на жаль, спроби пов'язати залізницею окремі торговельні та промислові центри завершилися тим, що лінії Харківсько-Миколаївської залізниці пройшли повз Ахтирку⁷⁵.

Велика територія від Сум до Дніпра, природно сприятлива для розвитку сільського господарства, поступово занепадала, а населення району переходило на роботу на фабрики та заводи. Для того, щоб промисловість, що формувалася, сприяла подальшому розвитку сільського господарства, були потрібні додаткові

⁷⁴ Южной – 100 лет / Ангелейко В.И., Ватуля А.С., Диамант С.Я., Жихарева Л.Т. и др. – Харьков: изд-во изд-во «Прапор», 1969.

⁷⁵ Южной – 100 лет / Ангелейко В.И., Ватуля А.С., Диамант С.Я., Жихарева Л.Т. и др. – Харьков: изд-во изд-во «Прапор», 1969.

залізничні лінії. Проте, коли будівництво Сумської лінії все ж розпочалося, воно здійснювалося за заздалегідь затвердженим проектом.

Роботи йшли дуже повільно, і хоча Міністерство шляхів сполучення неодноразово озвучувало орієнтовні терміни введення Сумської лінії в експлуатацію (орієнтовно – середина 1877 року), переносів було безліч. Навіть після завершення будівельних робіт і підписання відповідних документів рух на лінії ще довго не відкривався⁷⁶.

Цей стан справ викликав занепокоєння у громадськості, місцевої влади Сум, Богодухова, а також особисто харківського губернатора, адже офіційні дані свідчили, що огляд Сумської лінії вже відбувся, і згідно з указом міністра шляхів сполучення генерал-ад'ютанта К. Посьєта, на всіх ділянках мав бути відкритий пасажирський та вантажний рух. Підтвердженням цього слугував рапорт голови комітету сумських ділянок, дійсного статського радника В. Белолобського. «Маю честь донести йшлося в ньому ділянок по всій довжині Сумської лінії при багатьох зустрічних технічних труднощах, особливо з устрою мистецтва них споруд та їх зміцненню, а також великих земляних робіт вироблено ретельно і міцно. Все надходить в експлуатацію цілком закінченому вигляді. При цьому комісія вважала своїм обов'язком згадати і про чималі складності, зумовлені воєнним часом взагалі і в особливості для будівництва споруди дороги, так що відносно швидке, в 17 місяців, і цілком доцільне спорудження пристрій дороги слід приписати одночасно як двом літнім робочим періодам, що представилися двом літнім робочим періодам. Такий результат комісія відносить до особливої турботливості та старанності інспектора дороги, надвірного радника Вайцеховського та його помічників, так само як працею та розпорядження головного інженера, надвірного радника Меженінова та його співробітників»⁷⁷.

Проте рух по Сумській лінії через нерозпорядливість до кінця 1877 року так відкритий і не був, хоча економічне становище і координація воєнних дій (у

⁷⁶ Южной – 100 лет / Ангелейко В.И., Ватуля А.С., Диамант С.Я., Жихарева Л.Т. и др. – Харьков: изд-во изд-во «Прапор», 1969.

⁷⁷ Романенко Ю.І., Харенко М.П. Взгляд сквозь годы. Южная железная дорога за 130 лет. – Харьков: изд-во «Прапор», 1999.

той час йшла російсько-турецька війна) вимагали найшвидшого функціонування всіх залізничних ділянок.

Історично залізничне сполучення між Люботином і Сумами виникло як складова важливого залізничного маршруту «Мерефа – Люботин – Суми – Ворожба», який було відкрито у 1877 році в рамках будівництва однієї з ключових ділянок Харківсько-Миколаївської залізниці. Цей напрямок мав стратегічне значення для зв'язку між центральними та північно-східними регіонами тодішньої Російської імперії. Лінія слугувала не лише для пасажирського транспорту, а й для перевезення сільськогосподарської продукції, сировини та промислових вантажів, забезпечуючи стабільне функціонування економіки регіону.

Залізниця проходила через низку важливих залізничних вузлів, серед яких Люботин відігравав роль одного з основних пересадкових пунктів. У другій половині XIX століття місто швидко розвивалося як важливий залізничний центр, і прокладення залізниці дало новий імпульс його інфраструктурному зростанню. Зв'язок із Сумами відкривав додаткові можливості для розвитку торгівлі, переміщення робочої сили та активізації регіональної взаємодії. Завдяки розташуванню на перехресті кількох напрямків, Люботин укріпив свої позиції як важливий транспортний хаб Слобожанщини⁷⁸.

Станція Суми, з моменту включення її до цієї лінії, отримала стабільне залізничне сполучення з південною частиною Харківської губернії та з іншими регіонами. Це сприяло розвитку промислового потенціалу міста, яке поступово перетворювалося на значущий адміністративний і торговельний центр. Рух поїздів між Люботином і Сумами забезпечував регулярне транспортне сполучення між селами, містечками та більшими містами, уможливаючи активне соціально-економічне життя уздовж усієї ділянки.

⁷⁸ Романенко Ю.І., Харенко М.П. Взгляд сквозь годы. Южная железная дорога за 130 лет. – Харьков: изд-во «Прапор», 1999.

Маршрут «Мерефа – Люботин – Суми – Ворожба» став частиною загальної системи Харківсько-Миколаївської залізниці, яка була однією з найрозвиненіших у другій половині XIX століття. Вона забезпечувала прямий вихід до таких важливих центрів, як Харків, Миколаїв і далі – до Чорного моря. Увімкнення станцій Люботин і Суми до цього залізничного полотна закріпило їхнє значення на залізничній карті Східної України, сформувавши основу для подальшого інфраструктурного розвитку регіону протягом наступних десятиліть.

Економічна потреба краю в залізничних перевезеннях дійсно була велика. У своєму письмовому зверненні до Міністерства шляхів сполучення голова Богодухівських повітових земських зборів Д. Ковальня відзначає, що «відправлення зерна з Богодухівського повіту в Кенігсберг, єдиний порт, що залишився в даний час відкритим для зовнішньої хлібної торгівлі, по цій тільки лінії представляється можливим і беззбитковим через закриття сполучення південних чорноморських портів із закордонними ринками»⁷⁹. Не менш стурбованими в ту пору були і великі землевласники і цукрозаводчики Харківської губернії. Напередодні Водохресного ярмарку вони відправляють телеграму Петербург із проханням прискорити перевезення вантажів і пасажирів на Сумській лінії. Приведемо текст цієї телеграми:

«Шановний пане Міністр шляхів сполучення! Настає важливий для всієї території Хрещенський ярмарок. У Харкові вантажі, особливо цукор, повинні бути доставлені до Вашого Високоповажності і просимо не відмовити своїм Високим покровительством у якнайшвидшому відкритті для нас настільки важливою і готовою для руху Сумською лінії... Голова дворянства Сумського повіту Кондратьєв, уповноважений цукрозаводчика Харитоненко Косіков, землевласники та цукрозаводчики фон Лоренті та Суханов»⁸⁰.

⁷⁹ Романенко Ю.І., Харенко М.П. Взгляд сквозь годы. Южная железная дорога за 130 лет. – Харьков: изд-во «Прапор», 1999.

⁸⁰ Романенко Ю.І., Харенко М.П. Взгляд сквозь годы. Южная железная дорога за 130 лет. – Харьков: изд-во «Прапор», 1999.

Не менш важливою була задача своєчасного перевезення лікарні, відкриті в Сумах, військового контингенту, що одержав поранення і каліцтва в російсько-турецькій війні. Сумська повітова земська управа, піклуючись про стан підготовлених лікарень у чеканні поранених, висловлювала своє занепокоєння кількарізковими телеграмами і письмовими повідомленнями про необхідність всілякого наближення терміну відкриття руху на Сумському напрямку: «...Якщо визнано буде незручним відкрити рух поїздів від Харкова до Сум, то хоча був би влаштований правильний рух від станції Ворожба Курсько-Київської залізниці до Сум, оскільки поранені та хворі воїни за холодної пори року зазнають великих незручностей, залишаючись у нетоплених вагонах в очікуванні поїздів»⁸¹. Проте усе-таки важливість рішення економічних, стратегічних і соціальних задач в остаточному підсумку визначила позитивне рішення задуманих транспортних перетворень на Харково-Миколаївській залізниці.

У звіті технічно-інспекторського комітету залізниць значиться, що 8 січня 1878 року відкритий тимчасовий пасажирський і вантажний рух по Сумській ділянці Харківсько-Миколаївської залізниці від станції Білопілля до Мерефи, що об'єдналася з Курсько-Харківсько-Азовською залізницею, а 22 січня на останній ділянці Сумської лінії від станції Білопілля до Ворожби, що з'єднало її Курсько-Київською залізницею. А лист міністра шляхів сполучення генерал-ад'ютанта К. Посьєта, відправлений на ім'я міністра фінансів, свідчить, що остаточно рух на всій лінії було відкрито 28 лютого 1878 року⁸². За статистичними даними, на спорудження Сумської ділянки Харківсько-Миколаївської залізниці було витрачено 894355 пудів рейок, призначений рухомий склад урядового замовлення в такій кількості: 8 вантажних паровозів, 135 вантажних вагонів, 95 піввагонів, 40 платформ, 12 пасажирських вагонів, 3 багажних, 25 телеграфних апаратів. Розвиток і розширення колійного господарства Харківсько-Миколаївської залізниці продовжувалися і пізніше. 18 травня 1885 року

⁸¹ Романенко Ю.І., Харенко М.П. Взгляд сквозь годы. Южная железная дорога за 130 лет. – Харьков: изд-во «Прапор», 1999.

⁸² Романенко Ю.І., Харенко М.П. Взгляд сквозь годы. Южная железная дорога за 130 лет. – Харьков: изд-во «Прапор», 1999.

розпорядженням Комітету Міністрів і казни було почате будівництво Роменської ділянки від станції Кременчук до станції Ромни (200 верст). 1 листопада 1887 року відкрився рух від станції Кременчук до Лохвиці (150 верст), а 1 жовтня 1888 року вся ділянка від Кременчука до станції Ромни була введена в експлуатацію. Будівельником їй був колишній перший начальник казенної Харково-Миколаївської залізниці інженер шляхів сполучення В. Печковський⁸³.

Ставши міністром фінансів, С.Вітте – маючи значний досвід тарифного регулювання на Московській залізниці – ініціював запровадження єдиної тарифної політики на всій мережі імперії. У 1895 році було встановлено загальні тарифи на вантажні та пасажирські перевезення. Уже в перший рік реформи залізнична мережа принесла державі чистий прибуток у 1 780 373 рублі. У наступні роки ці прибутки суттєво зросли: у 1896 році – понад 11 млн рублів, у 1897-му – понад 3 млн, у 1898-му – майже 8,8 млн, а в 1899-му – понад 1,2 млн рублів. Ці показники стали результатом стабільної та ефективної роботи державної (казенної) частини залізниць, тоді як приватні залізничні мережі в ті ж роки продовжували приносити збитки, за винятком 1896 року, коли вони дали невеликий прибуток на користь держави. Таким чином, рішення комітету міністрів в 1890 р. прийнято рішення про викуп Курсько-Харківсько-Азовської залізниці державою, і в 1891 році фактичний перехід⁸⁴.

Здатність залізничного транспорту практично перейти на самоокупність та викуп двох третин залізничних шляхів у державну скарбницю на початок ХХ століття дозволили здійснити масштабний як фінансовий, так і технічний переворот. Завдяки цьому стрімко зростаючий капіталізм отримав надійне транспортне забезпечення. Залізниці в більшості випадків стали прибутковими й почали стабільно приносити дохід державі – без цього, наприклад, було б неможливо побудувати Транссибірську магістраль у такі стислі терміни. Одним із важливих чинників цих змін стала діяльність С. Ю. Вітте, який сформував

⁸³ Сторінки історії Південної залізниці [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://www.pz.gov.ua/history/>.

⁸⁴ Полное собрание законов Российской империи. Собрание третье.– Том 10. 1890. – СПб., 1893. - с.812. [Електронний ресурс]. Режим доступу: http://history.org.ua/LiberUA/e_dzherela_pszri3_tom_10/e_dzherela_pszri3_tom_10.pdf/.

новий характер попиту на перевезення, що відображав різноманітність російської економіки та суспільного устрою того часу. Завдяки цьому залізниці Харківщини мали змогу отримувати різнопланові замовлення на вантажні та пасажирські перевезення.

Приватні залізничні компанії часто прагнули приховати свої прибутки. Зокрема, однією з причин створення нових паровозів на Владикавказькій залізниці було бажання акціонерів обмежити відсоток доходу від основного капіталу, що дозволяло зменшити податки з прибутку, які йшли до державної скарбниці. Для дороги було вигідніше інвестувати кошти у збільшення основного капіталу, будуючи такі об'єкти, як підйомний міст через річку Дон між Ростовом і Батайськом, а також закупаючи важкі металеві вагони і паровози нових типів.

Подальший розвиток залізничної мережі був тісно пов'язаний із будівництвом під'їзних колій широкої колії до Лебедина (32 версти), Гадяча (40 верст) і, нарешті, Ахтирки (16 верст). У 1891 році було відкрито ділянку Кириковка – Ахтирка, а в 1894 році – Лохвиця – Гадяч та Боромля – Лебедин. Будівництвом цих ліній керував інженер М. Биховець. За клопотанням відомства та землевласників Полтавської губернії, на основі рішення Державної ради від 5 червня 1895 року, було дозволено спорудження як під'їзних колій перших двох частин лінії Полтава – Лозова: від Полтави до Карлівки (44 версти) і від Карлівки до Костянтинограда (32 версти), а також другої частини – від Костянтинограда до Лозової (89 верст). Ці ділянки будувалися як лінії транзитного значення. Усі роботи, здійснені під керівництвом управління Харківсько-Миколаївської залізниці, були завершені за шість років⁸⁵.

Неможливо було експлуатувати залізниці без належної інфраструктури. Ще у 1866 році за ініціативою П. Мельникова було видано постанову, що забороняла ввіз паровозів через кордон і передбачала замовлення їх виробництва

⁸⁵ Полное собрание законов Российской империи. Собрание третье.– Том 10. 1890. – СПб., 1893. - с.812. [Електронний ресурс]. Режим доступу: http://history.org.ua/LiberUA/e_dzherela_pszri3_tom_10/e_dzherela_pszri3_tom_10.pdf/.

на вітчизняних підприємствах. Це стало початком важливої галузі – паровозобудування в Російській імперії⁸⁶.

Залежність від іноземного капіталу і техніки стимулювала розвиток вітчизняних підприємств залізничного профілю.

Одним із перших таких підприємств стало акціонерне товариство «Російське паровозобудівне товариство», засноване за «найвищим велінням» французом Ф. Буе та петербурзькими купцями першої гільдії О. Прохоровим і П. Мураним. Статут затверджено урядом 4 серпня 1895 року. Товариство започаткувало будівництво першого вітчизняного Харківського паровозобудівного заводу, який з 1897 року розпочав виробництво паровозів, котлів, верстатів тощо. Завод уклав перший контракт із Міністерством шляхів сполучення на будівництво 480 паровозів і невдовзі отримував замовлення від управлінь залізниць, промислових підприємств та приватних фірм. Перший паровоз завод виготовив у 1897 році, а вже у 1898-му було випущено сотий.

Другий Харківський кредитний банк фінансував будівництво деяких залізниць в Україні та розвиток Харківського паровозобудівного заводу. Фірма «Захтер і К. Бекель Павел» постачала цеглу для заводу і станційних будівель. Технічна контора «Ольшевич і Керн» з представництвами у Києві й Одесі постачала електроустаткування, сигналізацію, телефони, насоси, двигуни та транспортери для вузькоколіїних залізниць. Товариство Санкт-Петербурзького вагонобудівного заводу (1897) виготовляло і постачало пасажирські вагони. Паралельно відбувалося укрупнення залізниць із поступовим переданням їх у державну власність.

1 листопада 1897 року завершено будівництво Харківського паровозобудівного заводу (нині – завод імені Малишева), а 5 грудня 1897 року його локомотив провів перший товарний поїзд до станції Рогань і повернувся назад.

⁸⁶ Полное собрание законов Российской империи. Собрание третье.– Том 10. 1890. – СПб., 1893. - с.812. [Електронний ресурс]. Режим доступу: http://history.org.ua/LiberUA/e_dzherela_pszri3_tom_10/e_dzherela_pszri3_tom_10.pdf/.

1 листопада 1894 року до Курсько-Харківсько-Азовської залізниці було приєднано Лозово-Севастопольську лінію, а у 1896 році Курсько-Харківсько-Азовська, Лозово-Севастопольська і Джанкой-Феодосійська залізниці були об'єднані в одну – Курсько-Харківсько-Севастопольську. Вона включала ділянки, що межували з сусідніми залізницями на станціях Курськ, Харків, Попасна, Микитівка, Ясинувата, Синельникове і мала вихід до Азовського й Чорного морів у районах Генічеська, Севастополя та Феодосії.

Першим начальником Курсько-Харківсько-Азовської залізниці після переходу її з 1 лютого 1891 року у державне підпорядкування став В. Васильєв, якого в 1896 році змінив Н. фон Ренкуль, а у 1901 році – Д. Кригер⁸⁷.

17 грудня 1895 року стало важливою датою в історії залізничного транспорту Харкова — саме тоді було відкрито для руху поїздів нову ділянку Харків – Куп'янськ, яка увійшла до складу Харківсько-Балашівської залізниці. Цей проєкт мав стратегічне значення, адже забезпечував пряме залізничне сполучення Харкова з Балашовом — важливим транспортним вузлом на Південно-Східній залізниці Російської імперії. Таким чином, було налагоджено новий залізничний коридор, який відкрив для Харкова вихід до середньої Волги, зокрема до Саратовської та Самарської губерній⁸⁸.

З відкриттям цього напрямку місто Харків значно розширило свої економічні горизонти, отримавши прямий доступ до регіонів, які були важливими постачальниками хліба, лісу, нафти, солі та інших стратегічних товарів. Водночас, завдяки цьому сполученню, продукція харківських промислових підприємств, зокрема машинобудування, могла безперешкодно надходити до центральних та північних районів імперії. Внаслідок цього Харків перетворився на ще потужніший залізничний вузол, який об'єднував Південь, Центр і Схід країни⁸⁹.

⁸⁷ Вульф А. История железных дорог Российской империи. Москва: РИПОЛ классик, 2016. – С.743.

⁸⁸ Вульф А. История железных дорог Российской империи. Москва: РИПОЛ классик, 2016. – С.743.

⁸⁹ Вульф А. История железных дорог Российской империи. Москва: РИПОЛ классик, 2016. – С.744.

У межах цього проєкту було також споруджено нову станцію в Харкові, яка отримала назву Харків (Балашівський), або Балашівський вокзал. Станція була спеціалізована на обслуговування потягів, які прямували у напрямку Балашова, і мала як вантажне, так і пасажирське значення. Вона мала власну інфраструктуру, включно з вокзальним комплексом, приймально-відправними коліями та ремонтними потужностями. Ця станція функціонувала паралельно з іншими харківськими залізничними об'єктами, розвантажуючи основний вокзал і сприяючи злагодженій роботі всієї міської залізничної системи⁹⁰.

Відкриття прямого залізничного сполучення з Волгою також мало політичне та геостратегічне значення, адже зміцнювало роль Харкова як центру регіонального впливу в межах імперії. Місто дедалі більше перетворювалося на транзитний пункт для великого обсягу вантажів, що прямували в обох напрямках — до Поволжя і назад. Уже в перші роки експлуатації напрямку Харків – Балашов було помітне зростання як обсягів перевезень, так і кількості пасажирів. Усе це робило Харківсько-Балашівську залізницю важливим елементом транспортної і торговельної інфраструктури кінця ХІХ — початку ХХ століття⁹¹.

У 1896 році відкрилася гілка Белгород – Волчанськ (43 версти), а в 1898 році до Курсько-Харківсько-Севастопольської залізниці була приєднана вузькоколійна лінія довжиною 30 верст від станції Клейнміхелево до Обоянів.

На залізничних магістралях, що проходили через Харків, використовувалися паротяги різних серій, наведені у додатку А. У додатку Б наведені керівники залізниць Харківщини та суміщних регіонів.

Отже, магістральні залізничні лінії, призначені для доставки українського хліба до різних регіонів імперії, стали основою початкової залізничної мережі України, у т.ч. Харківщини. Вони забезпечували сполучення між усіма українськими губерніями та чорноморсько-азовськими й балтійськими портами.

⁹⁰ Вульф А. История железных дорог Российской империи. Москва: РИПОЛ классик, 2016. – С.745.

⁹¹ Супутник пасажира Південно-Східними залізницями: Випуски 1-3. Москва, 1899-1900. [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://tehne.com/library/sputnik-passazhira-po-yugo-vostochnym-zheleznyim-dorogam-vypuski-1-3-moskva-1899-1900>

Водночас у інших напрямках залізничне будівництво значно відставало: відсутнє було безпосереднє залізничне сполучення між Києвом і Харковом, а також майже не розвивалася інфраструктура у Донбасі.

2.3. Аварія імператорського потяга під Бірками, її вплив на розвиток залізничного транспорту

17 (29) жовтня 1888 року спеціально обладнаний імператорський потяг із Олександром III та його родиною вирушив із Криму в напрямку Петербурга. Поїзд складався з 15 вагонів – включно з розкішними салонами та службовими приміщеннями – та двох паровозів типу Т.164 і П.41. Цей маршрут був стратегічно важливим і активно використовувався регулярними поїздками імператорської сім'ї. Проте вже за кілька десятків хвилин після виходу з Харкова поїзд потрапив в аварію на складній ділянці міжміських колій, де через недосконалу конструкцію насипу й недостатньо жорсткі технологічні стандарти при високих швидкостях виникла наноколізія⁹².

На той час поняття «конструкційна швидкість» ще не було визначене, а засоби для вимірювання швидкості руху локомотивів майже не використовувалися. Такі пристрої, відомі як прилади Гаусгельтера (назва традиційно включала прізвище винахідника), не були поширеними. До того ж, з огляду на неприязнь імператора до шуму гальмівних систем – зокрема, скреготу колодок по бандажах і сичання повітря – на багатьох вагонах гальма взагалі були відключені⁹³.

У вузький проміжок часу при проходженні насипу та кривих рейкових ділянках потяг втратив стабільність – під дією високого динамічного навантаження вагони почали розгойдуватися. При швидкості близько 68 км/год їх із розгону знесло з рейок, викликавши катастрофічний коефіцієнт інерції. За

⁹² Вульф А. История железных дорог Российской империи. Москва: РИПОЛ классик, 2016. – С.744.

⁹³ Вульф А. История железных дорог Российской империи. Москва: РИПОЛ классик, 2016. – С.744.

лічені секунди 10 вагонів зірвалися з полотна – вагонні осі не витримали навантаження, рейки почали «веслувати», й потяг буквально розсипався. Вертикальні удари спричинили руйнування вагонів, розрив ременів, появу тріщин і зміщення каркасу – усе це стало причиною дуже значних людських жертв⁹⁴.

Інженери визначили, що поїзд перевищував максимальну дозволена кількість осей – він мав 64, при тому як норматив дозволяв не більше 42. Це перевантаження в 150 % прискорило руйнування рейкової основи та викликало неконтрольований рух вагонів по зношених ділянках. Крім того, паровози типу Т.164 не призначалися для таких навантажень – їхнє технічне обслуговування та стан часто спиралися виключно на експлуатаційний контроль, а не на інженерно-оптимальні ревізії. В результаті – перевантаження було критичним чинником аварії⁹⁵.

В результаті зустрічі на високій швидкості з колійною нерівністю загинули 21 особа на місці, а ще двоє померли в шпиталі. Залишився живим лише царський вагон – буквально «святий контейнер». Під уламками загинула обслуга, включаючи слуг, швейцарів, кухарів та службовців вагонів. Уцілілі отримали поранення від легких до важких, що потребували тривалого лікування. Сам Олександр III залишився майже неушкодженим, хоча й із отриманими травмами хребта – факт, що спричинив хвилю суспільного захоплення та легенд про його незламність⁹⁶.

Як свідчили очевидці, сам імператор Олександр III взяв на себе роль організованого лідера: він прибув на платформу, дав команди щодо евакуації, допоміг виносити поранених. Символічно, що до власного житлового вагона він повернувся останнім, демонструючи самопожертву. Цей вчинок підсилював

⁹⁴ Вульф А. История железных дорог Российской империи. Москва: РИПОЛ классик, 2016. – С.744.

⁹⁵ «Крушение Императорского поезда близ станции Борки 17-го октября». – Всемирная иллюстрация. – СПб., 1888 № 1034 (12 листопада) - с. 380, с.386. [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://archive.org/details/bmk-brz-39-no-1015-1040-40-no-1041-1066/page/235/mode/thumb> .

⁹⁶ «Крушение Императорского поезда близ станции Борки 17-го октября». – Всемирная иллюстрация. – СПб., 1888 № 1034 (12 листопада) - с. 380, с.386. [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://archive.org/details/bmk-brz-39-no-1015-1040-40-no-1041-1066/page/235/mode/thumb> .

імідж монархії як захисника народу – навіть в умовах власної смертельної небезпеки.

Опис Марії Федорівни звучав як апокаліптична картина: «скляний тріск лунав, немов Судний день», – писала вона в приватному листуванні. очевидці згадували, що гальмівні системи спрацювали вчасно, але лише для декількох вагонів. Інші просто вилетіли вперед під інерцією вибухових ударів. Після автопоштоуху було чути крики і плач страхітливого масштабу – та саме в цих умовах зловмілецький порядок і імператорське зібрання свідчили про протилежність хаотичності і системності⁹⁷.

Жертви склали середній прошарок обслуги, які не були широковідомими, але залишили родини, що фактично стали жертвами імперської монархії. Навіть якщо імператор залишився непошкодженим, трагедія мала глибокі репутаційні наслідки для імперських залізниць. Суспільство почало ставити питання про відповідальність: чи означає імператорська їзда в потязі його ігнорування безпеки для рядових громадян?⁹⁸

У залежності від досліджень, розслідування три тижні після аварії підготували акт, що визнав провину інспекторів, недосконалий стан колії, відсутність нормальності використаної техніки, особливо в аспекті осьової перевантаженості. Міністр шляхів сполучення був відправлений у відставку, інспектор залізниці – звільнений без виплати пенсій. Відразу розпочалася державна ініціатива щодо впровадження нових норм безпеки, які охоплювали перевод рейкових насипів на досить радикальні переробки⁹⁹.

⁹⁷ «Министръ императорскаго двора телеграфироваль 17-го октября, в 2 часа 5 мин. дня, что на курско-харьково-азовской желъзной дорогѣ, между станціями Таракановка и Борки, императорскій поѣздъ потерпѣлъ крушеніе». – Всемирная иллюстрація. – СПб., 1888 № 1031 (22 червня) - с. 323.[Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://archive.org/details/bmk-brz-39-no-1015-1040-40-no-1041-1066/page/235/mode/thumb> .

⁹⁸ «Министръ императорскаго двора телеграфироваль 17-го октября, в 2 часа 5 мин. дня, что на курско-харьково-азовской желъзной дорогѣ, между станціями Таракановка и Борки, императорскій поѣздъ потерпѣлъ крушеніе». – Всемирная иллюстрація. – СПб., 1888 № 1031 (22 червня) - с. 323.[Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://archive.org/details/bmk-brz-39-no-1015-1040-40-no-1041-1066/page/235/mode/thumb> .

⁹⁹ «Министръ императорскаго двора телеграфироваль 17-го октября, в 2 часа 5 мин. дня, что на курско-харьково-азовской желъзной дорогѣ, между станціями Таракановка и Борки, императорскій поѣздъ потерпѣлъ крушеніе». – Всемирная иллюстрація. – СПб., 1888 № 1031 (22 червня) - с. 323.[Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://archive.org/details/bmk-brz-39-no-1015-1040-40-no-1041-1066/page/235/mode/thumb> .

Газети й журнали імперії звинувачували приватні залізничні компанії, критикували корумповані тендери, надмірну присутність великого капіталу у забудові залізничної інфраструктури. В статтях акцентували увагу на необхідності державного нагляду, переоснащення рейкових систем і створення незалежного органу контролю.

На напрямок реформування залізничного транспорту був призначений Сергій Юльович Вітте, який після аварії здобув унікальний шанс – він реформував Державну залізницю, провів технічний аудит, розгорнув бюджетні програми щодо модернізації – як приватної, так і державної інфраструктури. Сам факт присутності імператора радикалізував політику змін¹⁰⁰.

З 1891 по 1894 роки були споруджені два храми – один безпосередньо над місцем катастрофи, інший на Лук'янівці в Києві як символ імператорської благочестя. Ці святині стали символами подячності монарха – і одночасно мотиваційними плацдармами для нового інструментального держ-регулювання інфраструктури¹⁰¹.

У архітектурному колірному оформленні храмів використовувалися мотиви зображень імперського герба, стрічок, символів армійської дисципліни. Закладене було вже водночас і уявлення про залізницю як антитезу людської безпеки – і засіб підсилення державної влади й релігійної сакральності¹⁰².

Нова інспекція рейок та важкі технічні випробування вводили порядок швидкісного обмеження, встановлення реальних вимог до вагової конфігурації вагонів, систем автоматичного гальмування. Введено моніторинг осей і підвісок, сертифікацію за передовими європейськими стандартами, моніторинг інженерних трас шляхів. Такі нововведення стали початком індустріалізації інфраструктурної державної політики.

Навіть через десять років реформи серйозно змінили управління залізницями: збільшили державну участь, адаптували ставки вагонів залежно від

¹⁰⁰ Сторінки історії Південної залізниці [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://www.pz.gov.ua/history/>.

¹⁰¹ Сторінки історії Південної залізниці [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://www.pz.gov.ua/history/>.

¹⁰² Сторінки історії Південної залізниці [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://www.pz.gov.ua/history/>.

осьових навантажень, провели централізацію інспекцій і органів контролю. Це сприяло зниженню аварійності, поширенню стандартів безпеки та створенню більш жорстких технічних регламентів.

Аварія 1888 року – не просто технічна катастрофа: вона стала поворотним моментом у дефініції державної відповідальності за залізничний транспорт. Після 1888 року залізниця більше не була лише коридором пересування – вона стала інструментом державної модернізації, технічної регуляції й символом церковно-монархічного сакралізму. Це стало суттєвим уроком для Російської імперії про межі людської помилки, а також про потенційну ціну недбалого ставлення до інфраструктури.

2.4. Залізнична мережа Харківщини на початку ХХ століття

На початку ХХ століття розвиток залізничного транспорту в Україні став ключовим фактором соціально-економічного піднесення регіонів. Залізничне будівництво не лише стимулювало індустріалізацію та зростання міст, а й сприяло інтеграції українських земель до транспортної мережі Російської імперії.

На початку ХХ століття в Російській імперії діяли шість великих приватних залізничних компаній, з яких дві – Московсько-Києво-Воронезька та Південно-Східна – мали маршрути, що пролягали через територію України. Уряд заохочував розвиток приватних залізничних товариств і створення нових, оскільки вони забезпечували додатковий приплив іноземних інвестицій, зокрема позик під залізничні проєкти¹⁰³.

Наприкінці 1900 року завершили будівництво Керченської ділянки довжиною 85 верст і Вовчанської гілки до Куп'янська (102 версти), після чого по них було відкрито рух. Таким чином, на кінець того року Курсько-Харківсько-Севастопольська залізниця мала низку передаточних, прикордонних і кінцевих

¹⁰³ Сторінки історії Південної залізниці [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://www.pz.gov.ua/history/>.

станцій, серед яких: Курськ, Обоянь, Куп'янськ, Харків, Попасна, Микитівка, Ясинувата, Синельникове, Генічеськ, Севастополь, Феодосія та Керч. Для скорочення транзитного шляху між Донбасом і Південно-Західним регіоном розпочали будівництво залізничної гілки Користівка – П'ятихатки (67 верст), яке завершили 20 січня 1901 року. Того ж року було прокладено ділянки Куп'янськ – Сватове та Полтава – Гребінка. У 1911 році ввели в експлуатацію лінію Готва Основа – Букіне¹⁰⁴.

31 січня 1907 року Курсько-Харківсько-Севастопольську і Харківсько-Миколаївську залізницю об'єднали в одну магістраль, яка отримала назву «Південні казенні залізниця». 10 червня 1901 року відбулося урочисте відкриття нового вокзалу в Харкові, зведеного за проектом архітектора Ю. С. Цауне – це вже був другий варіант вокзалу в місті.

У 1908 році розпочалося масштабне будівництво Північно-Донецької залізниця, яка мала стратегічне значення для розвитку транспортної мережі східних регіонів України. Зокрема, йшлося про лінії Харків – Ізюм – Донбас та Харків – Льгов, що забезпечували ефективний рух як пасажирських, так і вантажних поїздів у напрямку промислово важливих районів. У межах цього проекту було споруджено нову будівлю станції Основа за проектом інженера Юрія Пашеля – видатного фахівця, який відомий багатьма сучасними на той час інженерними рішеннями. Проектна назва станції була «Сортувальна», що відображало її функціональне призначення як вузлової станції для сортування вагонів¹⁰⁵.

Зведення цієї станції стало важливою віхою в розвитку залізничної інфраструктури Харкова, оскільки сприяло підвищенню пропускну здатності мережі та розвантаженню головних пасажирських вокзалів міста. Новозбудована станція Основа розташовувалася на важливому напрямку руху до Донбасу, де у той час бурхливо розвивалася вугільна та металургійна промисловість. Це

¹⁰⁴ Сторінки історії Південної залізниця [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://www.pz.gov.ua/history/>.

¹⁰⁵ ЖД транспорт. Хроника. Харьков транспортный [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://gortransport.kharkov.ua/railway/chronicle/page5.html>

дозволило швидко та ефективно здійснювати перевезення сировини, устаткування й готової продукції, сприяючи економічному зростанню як Харкова, так і всього регіону. Таким чином, роль станції Основа виходила далеко за межі міського значення¹⁰⁶.

Варто зазначити, що на момент відкриття нової станції Основа у Харкові вже існувала інша платформа з такою ж назвою, розташована в передмісті Мала Основа на лінії Харків-Пасажирський – Харків-Товарний. Це створювало потенційні проблеми для пасажирів і служб перевезень через однакові назви, адже обидва об'єкти функціонували у різних частинах залізничної системи міста. Щоб уникнути плутанини, станцію на Північно-Донецькій залізниці у розкладах потягів 1910–1920-х років офіційно іменували «Основа Донецька». Така диференціація була важливою для чіткого розподілу транспортних потоків і координації руху¹⁰⁷.

У подальші роки станція Основа, побудована у межах проєкту Північно-Донецької залізниці, закріпила за собою статус одного з головних транспортних вузлів Харкова. Її інфраструктура постійно модернізувалася, пристосовуючись до зростаючих обсягів вантажних і пасажирських перевезень. Завдяки зручному розташуванню та технічним можливостям станція відіграла ключову роль у формуванні ефективної залізничної системи регіону, яка й сьогодні продовжує бути важливою частиною транспортної мережі Слобожанщини та сходу України¹⁰⁸.

У 1911 році завершилось будівництво та запуск Північно-Донецької залізниці — важливої залізничної гілки, яка з'єднала Харків із Донбасом та іншими стратегічно важливими регіонами. В межах цього масштабного інфраструктурного проєкту було введено в експлуатацію станцію Харків-Левада, яка стала одним із ключових транспортних вузлів нового напрямку. Її поява була

¹⁰⁶ ЖД транспорт. Хроника. Харьков транспортный [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://gortransport.kharkov.ua/railway/chronicle/page5.html>

¹⁰⁷ ЖД транспорт. Хроника. Харьков транспортный [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://gortransport.kharkov.ua/railway/chronicle/page5.html>

¹⁰⁸ Романенко Ю. И., Харенко М. П. Взгляд сквозь годы. Южная железная дорога за 130 лет. Харьков : Прапор, 1999.

зумовлена необхідністю створення додаткового залізничного комплексу для обслуговування зростаючих обсягів перевезень, зокрема вантажів промислового та сільськогосподарського характеру¹⁰⁹.

Станція Левада розташувалася на південному сході Харкова, що забезпечувало зручне сполучення із новими індустріальними районами міста та залученими підприємствами. Від самого початку вона функціонувала переважно як вантажна станція, однак із часом набула також важливого значення для пасажирського руху. Через станцію Левада прямували поїзди у напрямку Ізюма, Львова та інших міст, які ставали дедалі важливішими осередками промислового зростання. Її функціональне навантаження дозволило суттєво розвантажити інші великі станції Харкова, зокрема Харків-Пасажирський¹¹⁰.

Введення в дію станції Левада сприяло розширенню транспортної системи міста й оптимізації логістичних маршрутів. Вона відіграла роль не лише в обслуговуванні промислових підприємств, але й у формуванні нових напрямків пасажирського сполучення. Її розташування було вигідним з точки зору міської забудови, оскільки станція перебувала у безпосередній близькості до густонаселених районів і стала зручною для багатьох мешканців. У контексті швидкого розвитку міста на початку ХХ століття станція Левада виявилася перспективним інфраструктурним проєктом, що відповідав вимогам часу¹¹¹.

Хоча приватні залізниці підпорядковувалися жорсткому техніко-господарському регламенту, розробленому для державної мережі, деякі представники підприємницьких кіл наполягали на ліквідації державного управління залізницями та передачі цієї сфери в руки «енергійних підприємців», подібних до Вандербільта чи Полякова. Водночас більшість буржуазії схвалювала державну політику в залізничному секторі, вважаючи її вигідною, а

¹⁰⁹ Романенко Ю. И., Харенко М. П. Взгляд сквозь годы. Южная железная дорога за 130 лет. Харьков : Прапор, 1999.

¹¹⁰ Харків-Левада. [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%A5%D0%B0%D1%80%D0%BA%D1%96%D0%B2-%D0%9B%D0%B5%D0%B2%D0%B0%D0%B4%D0%B0>

¹¹¹ Харків-Левада. [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%A5%D0%B0%D1%80%D0%BA%D1%96%D0%B2-%D0%9B%D0%B5%D0%B2%D0%B0%D0%B4%D0%B0>

у випадку будь-яких недоліків у роботі приватних залізниць – зверталася за допомогою до уряду.

У 1890-х роках, з приходом Сергія Вітте до Міністерства фінансів та зміною загального економічного курсу Російської імперії, було започатковано створення державної залізничної системи. Це відбувалося як за рахунок будівництва нових ліній, так і шляхом викупу приватних. Акціонерні товариства були зацікавлені в продажу своїх залізниць, оскільки скасування приватної монополії суттєво обмежило їхні можливості для нечесного збагачення та надприбутків. Вкуп відбувався на вигідних для них умовах. Внаслідок цього частка державних підприємств у залізничній мережі Наддніпрянської України зросла з 24,5 % у 1890 році до 76,6 % у 1900 році¹¹².

Обсяги перевезення вантажів по українській залізничній мережі зросли з 182 млн пудів у 1870-х роках до 523 млн у 1880-х та 1190 млн у 1890-х. Частка України у вантажообігу Російської імперії збільшилася з 16,6 % у 1880–1884 роках до 28,2 % у 1900–1904 роках – майже вдвічі. З часом переважаючими стали вантажі важкої промисловості, зокрема вугілля, тоді як сільськогосподарська «хлібна» складова втратила домінуюче значення¹¹³.

У своїй праці «Двадцять років до Великої війни» М.А. Давидов наводить дані про вартість залізничних поїздок з Москви до Харкова в 1907–1910 роках. Протяжність маршруту становила 722 версти. Вартість залежала від класу вагона: у 1907 році – 17 рублів (I клас), 10 руб. 20 коп. (II клас), 6 руб. 80 коп. (III клас); у 1908 – відповідно 21 руб. 06 коп., 12 руб. 60 коп., 7 руб. 20 коп., 3 руб. 60 коп. (IV клас); у 1910 – 18 руб., 10 руб. 80 коп., 7 руб. 30 коп. За ціною поїздка до Харкова була дешевшою за поїздки до Києва, Одеси чи Катеринослава, але дорожчою за подорож до Петербурга¹¹⁴.

¹¹² Харків-Левада. [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%A5%D0%B0%D1%80%D0%BA%D1%96%D0%B2-%D0%9B%D0%B5%D0%B2%D0%B0%D0%B4%D0%B0>

¹¹³ Харків-Левада. [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%A5%D0%B0%D1%80%D0%BA%D1%96%D0%B2-%D0%9B%D0%B5%D0%B2%D0%B0%D0%B4%D0%B0>

¹¹⁴ Давыдов М. А. Двадцать лет до Великой войны. Российская модернизация Витте-Столыпина СПб.: Алетей, 2016. С. 216.

У Російській імперії навчання залізничників здебільшого здійснювалося на практиці, без системної освіти, на відміну від Європи та США, де вже функціонували технічні школи. Інженерів у Російській імперії готували переважно у Санкт-Петербурзі, а згодом – у Харкові, Києві, Москві, Одесі та Катеринославі. Залізнична система підпорядковувалась Міністерству шляхів сполучення і мала воєнізовану структуру¹¹⁵.

Зарплата залізничників у Харківській губернії була помірною: машиністи отримували 25–30 рублів, кочегари – 15–20, стрілочники – 10–15, начальники станцій – 50–100 рублів на місяць. Попри це, така оплата вважалась конкурентною. Робочий день тривав 12–14 годин без вихідних, тоді як у Європі вже впроваджувався 8–10-годинний робочий день¹¹⁶.

Система соціального захисту залізничників у Російській імперії була слабкою. Пільги, як-от безкоштовний проїзд чи медичне обслуговування, надавалися обмежено. У країнах Заходу активна діяльність профспілок сприяла покращенню умов праці та впровадженню страхування. У Російській імперії дисципліна підтримувалася жорстко, а низький рівень підготовки призводив до високого травматизму¹¹⁷.

Контроль на залізничних станціях здійснювали начальники станцій, яких можна було впізнати за червоною фуражкою. Уже тоді почала формуватися залізнична поліція, яка чергувала на вокзалах. Сигнали для відправлення потяга подавалися за допомогою дзвінка. До станції Лозова локомотиви ще опалювали дровами – великі склади деревини, особливо під Харковом, справляли гнітюче враження масової вирубки лісів. Вугілля для потреб залізниці постачалося

¹¹⁵ Давыдов М. А. Двадцать лет до Великой войны. Российская модернизация Витте-Столыпина СПб.: Алетейя, 2016. С. 216.

¹¹⁶ Ткачев В.М., Синчека М.Г., Уржанов В.М. 100 років на захисті трудящих. Історія профспілкового руху залізничників і транспортних будівельників України". 2006 [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://zalp.org.ua/knyzhky/100-rokiv-na-zakhysti-trudiaschychk-istoriia-profspilkovoho-rukhu-zaliznychnykv-i-transportnykh-budivelnnykv-ukrainy>.

¹¹⁷ Давыдов М. А. Двадцать лет до Великой войны. Российская модернизация Витте-Столыпина СПб.: Алетейя, 2016. С. 217.

переважно з Таганрогу, що також впливало на логістику та розвиток інфраструктури¹¹⁸.

У 1912 році на станції Люботин було запроваджено централізовану систему керування стрілками із застосуванням електрожезлової сигналізації Вебба-Томпсона. Адміністративне керівництво Південних казенних залізниць із великим бюрократичним апаратом (до складу якого входили директор або керуючий та члени правління) розміщувалося у Петербурзі. У 1913 році загальний дохід цих залізниць становив 72 712 440 карбованців, що дорівнювало 23 700 карбованцям на одну версту. Основну частину прибутків – близько двох третин – приносили вантажні перевезення¹¹⁹.

Розвиток залізничного транспорту в Харківській губернії Російської імперії мав низку виразних особливостей, що відрізняли його від загальноімперських тенденцій. Передусім, специфіка регіону полягала в його геостратегічному розташуванні – Харківська губернія перебувала на перетині важливих торговельних, військових і промислових шляхів між центральними регіонами імперії, Донбасом, Південним узбережжям та Кавказом. Це зумовило пріоритетне включення Харківщини до мережі новозбудованих залізничних ліній уже в перші десятиліття після початку «залізничної доби». Мережа доріг формувалася як багатовекторна система: з одного боку – для забезпечення стратегічного військового контролю над регіоном, а з іншого – для обслуговування промислових вантажів, що надходили з вугільних і металургійних центрів¹²⁰.

Другою ознакою специфіки стало поєднання державної участі з активною роллю приватного капіталу. Частина залізниць – наприклад, Курсько-Харківсько-Азовська чи Лозово-Севастопольська – будувалася за участі великих приватних інвесторів, іноді із залученням іноземного капіталу. Держава

¹¹⁸ Давыдов М. А. Двадцать лет до Великой войны. Российская модернизация Витте-Столыпина СПб.: Алетей, 2016. С. 218.

¹¹⁹ Давыдов М. А. Двадцать лет до Великой войны. Российская модернизация Витте-Столыпина СПб.: Алетей, 2016. С. 219.

¹²⁰ Давыдов М. А. Двадцать лет до Великой войны. Российская модернизация Витте-Столыпина СПб.: Алетей, 2016. С. 220.

забезпечувала юридичне й адміністративне сприяння, надаючи концесії, гарантії прибутковості, земельні ділянки тощо. Це сприяло швидкому будівництву нових гілок, однак водночас створювало умови для монополізації певних ділянок залізничної інфраструктури, що могло спричиняти транспортні дисбаланси. Приватний інтерес часто переважав над соціально-економічною доцільністю, що відображалось у вибіркового характері залізничної експансії та нерівномірному покритті територій¹²¹.

Ще однією характерною рисою було тривале збереження аграрного домінування в економіці Харківщини, попри інтенсивне залізничне будівництво. У порівнянні з регіонами імперії (наприклад, Санкт-Петербурзькою чи Московською губеніями), де залізниці стимулювали бурхливу індустріалізацію, на Харківщині довгий час зберігалася структура, орієнтована на експорт зерна, худоби, борошна, цукру. Це означало, що залізничні лінії функціонували передусім як канали транспортування сільськогосподарської продукції, а не як засіб глибокої економічної модернізації. І лише з кінця XIX століття на тлі розвитку машинобудування, металообробки й освітніх закладів Харків поступово трансформувався в індустріальний та освітньо-науковий центр, що суттєво підвищило значення залізничної логістики у формуванні нової регіональної ідентичності.

Таким чином, розвиток залізничної мережі в Харківській губернії у 1860–1890-х роках проходив кілька важливих етапів, які були зумовлені як загальнодержавною політикою Російської імперії, так і регіональними економічними потребами. Початковий етап припадає на 1860-ті роки, коли в державі активно розгорталось будівництво залізниць для стратегічних і господарських потреб. У 1869 році була відкрита Курсько-Харківсько-Азовська залізниця, яка поєднала Харків з важливими адміністративними центрами та портами на Азовському морі, значно посиливши транзитну роль міста.

¹²¹ Давыдов М. А. Двадцать лет до Великой войны. Российская модернизация Витте-Столыпина СПб.: Алетей, 2016. С. 221.

Другий етап, який охоплює 1870–1880-ті роки, позначений інтенсивним будівництвом нових залізничних гілок, спрямованих на інтеграцію Харківської губернії в загальноімперську транспортну систему. У цей період були споруджені важливі магістралі, зокрема Харківсько-Миколаївська, Харківсько-Донецька та Харківсько-Балашівська залізниці. Вони забезпечили прямий зв'язок між центром губернії та промисловими районами Донбасу, чорноморськими портами, а також з Москвою і Санкт-Петербургом. Ці маршрути сприяли зростанню торгівлі, експорту зерна, вугілля та металу.

На третьому етапі, в останній чверті XIX століття, розпочалася інтенсивна локалізація залізничної мережі. З'являються коротші, але економічно важливі гілки, що поєднували другорядні населені пункти та виробничі осередки з основними залізничними вузлами. Особливо активним було будівництво вузькоколіїних залізниць, які обслуговували сільськогосподарські райони, спрощуючи вивіз продукції на ринки збуту. Унаслідок цього формувався новий економічний простір, де залізниця стала основним засобом комунікації.

Залізничне будівництво супроводжувалося активним розвитком інфраструктури: зводилися вокзали, ремонтні майстерні, депо, а біля станцій швидко росли нові поселення. Харків поступово перетворювався на транспортний хаб, де сходилися кілька важливих залізничних артерій.

У підсумку, впродовж 1860–1890-х років у Харківській губернії залізнична мережа перетворилася з окремих ділянок на розгалужену систему, що охоплювала більшість районів губернії. Це був період стрімкого технічного прогресу, коли залізниці не лише змінили просторову організацію регіону, а й стали вирішальним чинником у розвитку сільського господарства, промисловості, торгівлі та урбаністичних процесів. Вплив залізниці на соціальні структури й економічну динаміку Харківщини був глибоким і довготривалим.

РОЗДІЛ 3. ВПЛИВ ЗАЛІЗНИЦЬ НА ЕКОНОМІЧНЕ, ПОЛІТИЧНЕ ТА СОЦІОКУЛЬТУРНЕ ЖИТТЯ ХАРКІВЩИНИ У ДРУГІЙ ПОЛОВИНІ XIX - НА ПОЧАТКУ XX СТ.

3.1. Вплив залізниць на розвиток промисловості та сільського господарства у Харківській губернії

До кінця XIX століття в Харкові функціонувало понад 70 промислових підприємств, включно з вагоноремонтними майстернями. Ці майстерні не лише лагодили рухомий склад – вони перетворилися на своєрідні технічні університети, де розвивалися інженерні традиції, підготовка кадрів і технологічні інновації¹²². Саме тут з'явилися перші технічні школи й фахівці, які отримували досвід через прямо практичну роботу із залізницею, створюючи тим самим базу для подальшого машинобудівного розвитку.

Особливо показовим став запуск Харківського паровозобудівного заводу, який у 1897 році випустив свій перший локомотив. Ця подія мала доленосний характер: завод став не лише обслуговувати внутрішню потребу залізничної мережі, а й постачати техніку до інших регіонів імперії. Це ознаменувалося переходом Харкова від споживача до самодостатнього промислового актора, що мав значний експортний потенціал. Локомотивний завод став потужним індустріальним драйвером, у який входив синергетичний ефект між транспортом і промисловістю.

Залізниця дала можливість розгорнути промислове виробництво сільськогосподарської техніки: завод Гельферіх-Саде, збудований у 1882 році, випускав молотарки, молочилі машини, плуги та інші агрегати. Ці вироби постачалися залізницею в багаті аграрні губернії, значно розширюючи внутрішній ринок. Через це формувався ареал промислового впливу, що виходив

¹²² Історія міста Харкова XX століття / О. Н. Ярмиш [та ін.] ; ред. Є. П. Кушнар'єв [та ін.]. Харків : Фоліо : Золоті сторінки, 2004.

за межі Харкова. Тобто інфраструктура формувала нові ринки збуту й змінювала економічні зв'язки в середині імперії¹²³.

Залізничні майстерні стали майданчиком для зростання інженерних кадрів: технічні інститути, курси, виробничі практики та науково-технічні гуртки формували кадровий резерв, який ставав основою для подальшого індустріального прориву. Саме співіснування залізничної інфраструктури та науково-освітньої сфери сприяло появі в Харкові інституту інженерів і професійної інженерно-технічної спільноти¹²⁴.

У другій половині XIX – на початку XX століття в Харкові склалася цікава освітньо-професійна ситуація, пов'язана з підготовкою кадрів для промисловості та транспорту. Перші випускники Харківського технологічного інституту отримували звання технолога або інженера-технолога. Навчання було зосереджене переважно на двох відділеннях — механічному та хімічному, що відповідало потребам промислової модернізації того часу. Інститут робив ставку на фундаментальну підготовку спеціалістів, здатних працювати у різних галузях виробництва та на підприємствах, які потребували висококваліфікованих інженерних кадрів.

Попри відсутність у Харківському технологічному інституті спеціальності «залізний транспорт», його дипломи відкривали випускникам можливість працювати на залізниці. Освітня база та набуті знання з механіки й хімії дозволяли молодим інженерам долучатися до роботи у транспортній сфері, де вимагалися технічна підготовка, навички управління процесами та здатність вирішувати складні виробничі завдання. Це підкреслює універсальний характер підготовки, яку надавав ХТІ, та його значення у формуванні кадрового потенціалу для розбудови транспортної інфраструктури Південно-Східної України наприкінці XIX – на початку XX століття¹²⁵.

¹²³ Романенко Ю. І., Харенко М.П. Взгляд сквозь годы. Южная железная дорога за 130 лет. Харьков: изд-во «Прапор», 1999.

¹²⁴ Романенко Ю. І., Харенко М.П. Взгляд сквозь годы. Южная железная дорога за 130 лет. Харьков: изд-во «Прапор», 1999.

¹²⁵ Журило Д. Ю. Становление и развитие Харьковского Технологического института в конце XIX — начале XX века / Д. Ю. Журило. Монография. Х. : Підручник НТУ «ХП», 2016. С. 61.

Залізничні гілки, такі як Лозово-Севастопольська лінія, створювали нові точки зростання – на околиці міста формувалися промислові райони, які конфігураційно нагадували сучасні індустріальні кластери. Підприємства розташовувалися біля станцій, що зменшувало логістичні витрати, створювало транспортну доступність і сприяло концентрації праці та капіталу.

Через залізницю на заводах Харкова виготовлялася техніка, призначена для модернізації сільського господарства, що підвищувало врожайність і продуктивність аграрного сектору. Продукція транспортувалася портами, зокрема через Чорне море, і потрапляла на європейські ринки. Така модель координації аграрного виробництва та машинобудування стала прикладом галузевої взаємодії¹²⁶.

Промислова політика Харкова супроводжувалася інтенсивною міграцією: робітники з сіл та навколишніх губерній приїздили на залізницю і заводи, що забезпечувало наповнення міського ринку праці. Тут формувалася мультикультурний, мобільний склад населення, що значно передбачало соціальні трансформації та стимулювало появу профспілкових активностей та робітничих ініціатив.

Машинобудівні заводи, інженерні школи, залізничні вузли та транспортна логістика сформували комплексну індустріальну екосистему в межах Харківської губернії. Синергія цих елементів забезпечувала міцний фундамент для ефективної взаємодії виробництва, техніки та інфраструктури, що у джерелі оцінено як ключову передумову подальшого зростання та модернізації.

Інвестиції в транспортну інфраструктуру стали краще вкладенням у майбутнє: на початку ХХ століття Харків став одним із промислових центрів імперії, і підґрунтя цих змін – це саме взаємодія між залізницею та машинобудуванням, технологічною освітою та аграрною модернізацією, формуючи новий індустріальний профіль¹²⁷.

¹²⁶ Романенко Ю. І., Харенко М.П. Взгляд сквозь годы. Южная железная дорога за 130 лет. Харьков: изд-во «Прапор», 1999.

¹²⁷ Історія міста Харкова ХХ століття / О. Н. Ярмиш [та ін.] ; ред. Є. П. Кушнар'єв [та ін.]. Харків : Фоліо : Золоті сторінки, 2004.

Залізничне господарство стало надзвичайно містким ринком збуту для вітчизняної промисловості. У зв'язку з цим підприємці наполягали на запровадженні довгострокової державної програми залізничного будівництва, яка б враховувала можливі економічні потрясіння. Саме розбудова залізничної мережі стала ключовим чинником індустріального підйому 1900-х років. Незважаючи на обмеженість внутрішніх фінансових ресурсів, розвиток галузі активно стимулювався іноземними інвестиціями, що переважно спрямовувалися на модернізацію та розширення залізничної інфраструктури.

Замовлення від залізниць створювали потужний попит на металопродукцію, вугілля й технічне обладнання. У певні періоди потреби залізниць у металі були настільки великими, що не вистачало ресурсів навіть для будівництва нових металургійних підприємств.

Сприятлива ринкова кон'юнктура у виробництві паровозів спричинила перепрофілювання низки великих машинобудівних заводів. На території сучасної України з'явилися спеціалізовані підприємства – Харківський (1897) та Луганський (1900) паровозобудівні заводи.

Попри те що залізниці закуповували матеріали у монополізованих галузях важкої промисловості Харківщини – переважно у синдикатів «Продвугілля» і «Продамет» – тарифи на вантажні перевезення залишалися одними з найнижчих у світі (виняток становили лише США). Таким чином, зниження транспортних тарифів виконувало функцію державного протекціонізму для важкої промисловості.

Найбільшою мірою підтримка держави виявилася під час економічної кризи 1900–1903 років, коли влада спрямувала значні кошти на активізацію залізничного будівництва. Бюджетні асигнування на нові проекти зросли з 32 млн рублів у 1901 році до 150 млн у 1902-му і 145 млн у 1903-му. Водночас під час революційних подій 1905–1907 років обсяги будівництва на Харківщині різко скоротилися. Єдиною масштабною залізничною лінією, зведеною на теренах сучасної України в цей період, була Північно-Донецька магістраль, введена в експлуатацію в грудні 1911 року. Вона вирішувала проблему

постачання вугілля до Московського промислового району, де назрівав паливний дефіцит¹²⁸.

У передвоєнні роки значення залізничного будівництва для розвитку важкої промисловості дещо знизилося. Поряд із залізничним обладнанням державні замовлення дедалі більше спрямовувалися на потреби військових відомств. Водночас промислові монополії очікували від уряду активізації нових залізничних проєктів. У 1905 році царський уряд ухвалив закон, що передбачав суттєві пільги для підприємств, які займалися зведенням нових залізниць, а також гарантував вигідний розподіл прибутків між акціонерами. Це сприяло утворенню з 1908 року нових акціонерних товариств, які реалізовували інфраструктурні проєкти за рахунок капіталу, отриманого від продажу облігацій з державними гарантіями.

У серпні 1913 року було створено особливо вигідні умови для приватного залізничного будівництва на Харківщині: французький уряд дозволив Російській імперії щорічно розміщувати залізничні цінні папери на суму 400–500 мільйонів франків. Основною умовою була негайна реалізація плану спорудження стратегічних ліній на західному прикордонні. Головна мета цієї ініціативи – забезпечити швидке перекидання військ у разі збройного конфлікту з Німеччиною чи Австро-Угорщиною. До початку Першої світової війни російський уряд устиг залучити в Франції значну консолідовану позику на залізничні проєкти.

Напередодні початку Першої світової війни Російська імперія виходить на друге місце у світі, після США (при цьому з розривом у 6 разів) за загальною довжиною залізниць, проте величезні відстані роблять цю мережу недостатньою; так, у Німеччині на 100 км² території припадає в середньому 11,1 км залізниць, у Російській імперії – 1,1 км, крім того, три чверті російських доріг були одноколійними. За забезпеченістю залізницями душу населення Російська імперія поступалася як США, і найбільшим європейським країнам.

¹²⁸ Історія міста Харкова ХХ століття / О. Н. Ярмиш [та ін.] ; ред. Є. П. Кушнар'єв [та ін.]. Харків : Фоліо : Золоті сторінки, 2004.

У другій половині XIX століття розвиток залізничної мережі в Харківській губернії справив глибокий і багатоаспектний вплив на аграрний сектор регіону. До появи залізниць основною формою транспортування сільськогосподарської продукції залишалися волові підводи, що обмежувало ринки збуту переважно локальними межами. Із відкриттям залізничних ліній Харків почав активно інтегруватися у загальноімперський ринок, що сприяло зростанню попиту на продукцію місцевих господарств. Аграрії отримали можливість транспортувати зерно, цукрові буряки, худобу та інші продукти сільського господарства на значні відстані – до великих міст Російської імперії, а також до портів на експорт. Така зміна логістики змінила економічну раціональність ведення сільського господарства і стимулювала господарів до розширення посівних площ та впровадження нових технологій.

Однією з найважливіших трансформацій, спричинених розвитком залізниць, стало розширення ринкової орієнтації сільського господарства Харківщини. Якщо до середини XIX століття виробництво залишалося здебільшого натуральним або дрібним товарним, то з другої половини століття аграрії почали дедалі активніше орієнтуватися на попит великих урбанізованих центрів. Харківські поміщики й великі землевласники почали вкладати кошти в механізацію виробництва, купуючи сільськогосподарську техніку на місцевих машинобудівних заводах. Наприклад, підприємство Гельферіх-Саде у Харкові випускало плуги, сівалки, жниварки, які надходили безпосередньо до господарств завдяки залізничним перевезенням. Це означало, що аграрна модернізація йшла паралельно з транспортною, і саме поява залізниць сприяла закріпленню технологічної культури в агросфері¹²⁹.

Залізничні станції стали своєрідними «економічними порталами», навколо яких почали формуватися нові типи сільських поселень – аграрні вузли з елеваторами, складами, ринками. Селяни та землевласники прагнули придбати землі ближче до залізничних ліній, адже це зменшувало витрати на

¹²⁹ Кравченко В.В. Харьков / Харків: столица Пограничья / Европ. гум. ун-т. Вильнюс: ЕГУ, 2010. 357 с.

транспортування та прискорювало оборот капіталу. У багатьох селах і волостях, що опинилися поруч із новими станціями (наприклад, Зміїв, Лозова, Балаклія), спостерігалось стрімке зростання торгової активності. Зернові культури – особливо пшениця – почали продаватися не тільки на місцевих ярмарках, а й через біржі й елеватори, зв'язані залізницею з Одесою, Миколаєвом, Петербургом і Варшавою. Змінилася і структура господарювання: більше ресурсів вкладалося в товарне виробництво, а не в самозабезпечення¹³⁰.

Особливу роль у стимулюванні аграрної спеціалізації відігравали державні програми, які підтримували розвиток залізничного будівництва як засобу залучення регіонів до загальноімперського товарообігу. Харківська губернія, розташована на перетині важливих транспортних шляхів, перетворилася на «зернові ворота» північного сходу України. Саме залізниці забезпечили швидке транспортування швидкопсувної продукції – молока, м'яса, яєць – у великі міста. Це дало поштовх розвитку тваринництва, молочарства й садівництва у губернії, де раніше переважали зернові культури. Створення мережі холодильних вагонів і спеціалізованих станцій зробило можливим масове постачання свіжої продукції у Петербург та Москву – що раніше було економічно й технічно нереальним¹³¹.

Сільське господарство Харківщини в цей період також зазнало модернізації з боку кооперативного руху, який набув сили саме завдяки залізничному сполученню. Селяни та фермери об'єднувалися у споживчі та збутові кооперативи, що орендували склади поблизу станцій, спільно закуповували обладнання і мали можливість експортувати надлишки продукції. Завдяки цьому розвивалася культура господарської співпраці, виростав рівень аграрної підприємливості. У багатьох випадках це також дозволяло дрібним власникам вийти на ширші ринки та захиститися від монополій великих землевласників і посередників¹³².

¹³⁰Кульчицький С.В. Вплив залізничного транспорту на розвиток капіталістичних відносин у сільському господарстві України. *ВІЖ*, 1968, №9..

¹³¹Виргинский В.С. История техники железнодорожного транспорта. – Москва:Трансжелдориздат,1938, Выпуск №1

¹³²Виргинский В.С. История техники железнодорожного транспорта. – Москва:Трансжелдориздат,1938, Выпуск №1.

Із появою залізниць аграрна географія Харківської губернії зазнала значних змін. Раніше переважно віддалені або депресивні райони почали розвиватися, якщо опинялися в зоні транспортної досяжності. Це стосувалося, зокрема, південних і східних околиць губернії, де, завдяки транспортній доступності, виникли нові аграрні підприємства та економічні ініціативи. Так, зростання виробництва буряка і розвиток цукроварень у регіоні напряду були пов'язані з можливістю доставки важкої сировини на переробні підприємства за допомогою залізничних вагонів. У цьому контексті залізниця виконували функцію каталізатора інфраструктурного освоєння сільських територій¹³³.

Залізниця також суттєво вплинули на аграрний календар. Можливість оперативного транспортування продукції змінила підходи до зберігання, логістики та обліку врожаю. Якщо раніше селяни зберігали зерно протягом зими, чекаючи вигідного моменту для торгівлі на ярмарках, то з появою залізниць стало можливо швидко продавати врожай відразу після збирання. Це сприяло скороченню втрат, зменшенню потреби у великих зерносховищах і зниженню цінових коливань. Більш того, це також стимулювало впровадження нових методів аграрного обліку та планування, які відповідали умовам ринку¹³⁴.

Окрім економічного, залізниця мала і соціальний вплив на сільське господарство. Вона сприяла формуванню нових типів мобільності – сезонного найму, трудової міграції, відряджень на машинобудівні заводи або аграрні виставки в інших регіонах. Завдяки цьому зростала обізнаність селян про нові технології, агрономічні знання й тенденції. Із зростанням мобільності збільшилася й кількість сільських шкіл, фельдшерських пунктів та банківських установ поблизу залізничних вузлів – тобто інфраструктурне покращення сприяло загальному прогресу аграрного середовища¹³⁵.

¹³³Кульчицький С.В. Вплив залізничного транспорту на розвиток капіталістичних відносин у сільському господарстві України. *ВІЖ*, 1968, №9.

¹³⁴Чупров А. И. Из прошлого русских железных дорог: статьи 1874-1895 гг. Москва : Изд. М. и С. Сабашниковых, 1909.

¹³⁵Історія міста Харкова ХХ століття / О. Н. Ярмиш [та ін.] ; ред. Є. П. Кушнар'єв [та ін.]. Харків : Фоліо : Золоті сторінки, 2004.

Отже, поява залізниці в Харкові в 1869 році ознаменувала початок справжньої промислової трансформації регіону. Завдяки новому транспортному сполученню з центральними економічними центрами – Москвою, Києвом, Донбасом та портами Чорного моря, місто отримало можливість здійснювати масштабні перевезення сировини та готової продукції. Це стало каталізатором зміни галузевої структури господарства: окрім традиційних ремісницьких та агропромислових напрямів, почали формуватися машинобудівні й ремонтні підприємства, суміжні з залізничними вузлами. Саме залізниця створила той локомотив змін, завдяки якому Харків почав поступово перетворюватися на індустріальний осередок.

Загалом, у другій половині XIX – на початку XX століття залізниці стали одним із головних чинників, що визначали трансформацію сільського господарства Харківської губернії з натурального у високотоварне. Вони забезпечили інтеграцію аграрної економіки регіону в загальноімперські та міжнародні торговельні зв'язки, дали поштовх до розвитку нових галузей, підвищили продуктивність і мобільність сільського населення. Роль залізниці як інфраструктурного «стрижня» була настільки вагомою, що без неї неможливо уявити собі ні модернізацію аграрного сектору, ні економічне зростання регіону в цілому. Харківщина на зламі століть стала одним із прикладів успішного поєднання сільськогосподарського виробництва з прогресом транспортної системи.

3.2. Вплив залізниць на урбанізаційні процеси у Харківській губернії

На початку XX століття запровадження залізничного транспорту суттєво трансформувало життя міст на теренах Харківської губернії та сучасної України. Залізниця сприяла поживленню зв'язків між містами та регіонами – не лише економічних і наукових, а й соціальних, родинних та товариських.

У другій половині XIX – на початку XX століття розвиток залізничної мережі суттєво вплинув на темпи урбанізації Харківської губернії, трансформувавши просторову організацію населених пунктів і стимулюючи формування нових міських та робітничих осередків. На основі «Альбому креслень загального розташування колій, будівель і мостових споруд існуючих в Росії залізниць» (1872), можна простежити, як навколо ключових станцій і залізничних вузлів виникали та швидко зростали нові поселення (Додаток Г). Станції Лозова, Балаклія, Куп'янськ, Зміїв стали центрами притягання робочої сили та промислових інвестицій. Їхня інфраструктура, відображена в альбомі, демонструє логістичну потужність і потенціал для розбудови транспортно-промислових агломерацій, що впливало на перетворення сільських околиць на міські форми поселень¹³⁶.

Залізниці відігравали роль каталізатора економічної диференціації регіону: ті населені пункти, які опинялися на магістральних лініях або поблизу великих вузлів, перетворювалися на центри урбанізації з інтенсивною житловою забудовою, розвитком промислових підприємств і соціальної інфраструктури. Як показано на кресленнях, архітектура вокзалів і прилеглих об'єктів передбачала не лише вантажний, а й пасажирський потік, що стимулювало будівництво готелів, їдалень, шкіл, поштових та телеграфних відділень. У таких містах, як Люботин або Мерефа, з'являлися ремісничі квартали, вулична сітка розросталася навколо залізниці, формуючи нову урбаністичну структуру, яка радикально відрізнялася від традиційних слобідських поселень¹³⁷.

Крім економічного чинника, залізниці вплинули на мобільність населення і соціальну структуру міст Харківщини. Легкий доступ до пересування сприяв міграції селян до залізничних містечок у пошуках роботи, що спричиняло

¹³⁶ Альбом чертежей общего расположения путей, зданий и мостовых сооружений существующих в России железных дорог / составил И. И. Волгунов. – Удостоен на Московской политехнической выставке 1872 г. Почетной награды 2-й категории. Москва : Печатня С. П. Яковлева, 1872. 235 с. [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://tehne.com/event/arhivsyachina/albom-chertezhey-sooruzheniy-rossiyskih-zheleznyh-dorog-1872>.

¹³⁷ Альбом чертежей общего расположения путей, зданий и мостовых сооружений существующих в России железных дорог / составил И. И. Волгунов. – Удостоен на Московской политехнической выставке 1872 г. Почетной награды 2-й категории. Москва : Печатня С. П. Яковлева, 1872. 235 с. [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://tehne.com/event/arhivsyachina/albom-chertezhey-sooruzheniy-rossiyskih-zheleznyh-dorog-1872>.

зростання міського населення та підвищення попиту на житло й послуги. Це також призвело до змішування соціальних прошарків, трансформації нової міської культури й формування робітничих районів. Креслення вищезазначеного альбому фіксують не лише технічні параметри колій і споруд, а й візуально відображають процес урбанізації через деталі планування й інфраструктури залізничного простору, який став осердям міського розвитку в багатьох частинах Харківської губернії. Таким чином, залізниця була не лише транспортним явищем, а потужним урбанізаційним фактором, який змінював обличчя регіону¹³⁸.

З розвитком залізничного сполучення економіка міст почала змінюватися. Наприклад, у Таганрозі через зростання попиту різко зросли ціни на житло – оренда квартир подорожчала вдвічі, а доба проживання в готелі коштувала 2 рублі. Це явище було типовим і для інших міст із розвиненою транспортною мережею¹³⁹.

Прогрес не обмежувався лише інфраструктурними змінами. У Харкові 10 серпня 1900 року відкрили камеру зберігання ручного багажу, що свідчить про покращення сервісу. У 1911 році почала виходити перша газета Південної залізниці – «Вісник Південних залізниць», а вже в 1912 році на Холодній горі відкрили Залізничний Будинок спорту. У 1913 році на станції Прилуки замість дерев'яного вокзалу збудували кам'яну споруду¹⁴⁰.

Станція Люботин, що входила до складу Курсько-Харківсько-Азовської залізниці, поступово перетворилась на важливий залізничний вузол, яким залишається і сьогодні. Історично Люботин був козацьким поселенням із

¹³⁸ Альбом чертежей общего расположения путей, зданий и мостовых сооружений существующих в России железных дорог / составил И. И. Волгунов. – Удостоен на Московской политехнической выставке 1872 г. Почетной награды 2-й категории. Москва : Печатня С. П. Яковлева, 1872. 235 с. [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://tehne.com/event/arhivsyachina/albom-chertezhey-sooruzheniy-rossiyskih-zheleznyh-dorog-1872>.

¹³⁹ Альбом чертежей общего расположения путей, зданий и мостовых сооружений существующих в России железных дорог / составил И. И. Волгунов. – Удостоен на Московской политехнической выставке 1872 г. Почетной награды 2-й категории. Москва : Печатня С. П. Яковлева, 1872. 235 с. [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://tehne.com/event/arhivsyachina/albom-chertezhey-sooruzheniy-rossiyskih-zheleznyh-dorog-1872>.

¹⁴⁰ Альбом чертежей общего расположения путей, зданий и мостовых сооружений существующих в России железных дорог / составил И. И. Волгунов. – Удостоен на Московской политехнической выставке 1872 г. Почетной награды 2-й категории. Москва : Печатня С. П. Яковлева, 1872. 235 с. [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://tehne.com/event/arhivsyachina/albom-chertezhey-sooruzheniy-rossiyskih-zheleznyh-dorog-1872>.

Вознесенською церквою. Поблизу розташоване село Гийівка, де знаходився дворянський маєток і Свято-Миколаївська церква. У зв'язку з розвитком залізничної інфраструктури наприкінці XIX – на початку XX століття в Люботині для залізничників було зведено Свято-Троїцьку церкву (1903 р.) та церкву Святої мучениці цариці Олександри (1899 р.).

Залізниця виступила не лише як засіб транспорту, а як могутній каталізатор соціально-економічних і культурних змін. Вона формувала нові типи поселень, сприяла урбанізації, стимулювала мобільність населення та впливала на структуру ринку¹⁴¹.

Місто Харків сформувалося як важливий центр торгівлі ще до проходження залізничного шляху через місто. Регулярні ярмарки, зокрема Хрещенський ярмарок, залучали численних купців. У 1860-х роках тут відкрилися представництва провідних банків імперії, що стало стимулом для розвитку комерційної діяльності. Попри це, промисловий розвиток Харкова поступався темпами Москві й Петербургу – особливо у сферах текстилю та металообробки, де спостерігалось зосередження значних капіталів та приток іноземних інвестицій¹⁴². Якщо Москва й Петербург на початку XX століття мали понад мільйон мешканців, то Харків – лише близько 250 тисяч. Залізниця сприяла мобільності мешканців великих міст.

На відміну від Донбасу, де домінував видобуток вугілля, чи Катеринославщини, орієнтованої на металургію, Харківська губернія стала важливим торговельно-промисловим і транспортним вузлом, який поєднував центральні, південні та східні регіони імперії. Саме розвиток залізничної інфраструктури відіграв ключову роль у формуванні цієї функції регіону: через Харків проходили стратегічно важливі лінії, що сполучали регіон з Києвом, Курськом, Полтавою, Донбасом, Азовом і Кримом. Машинобудівний та агропромисловий потенціал Харківщини значною мірою розвивався завдяки

¹⁴¹ Альбом видів Курсько-Харківсько-Азовської залізниці (1885-1888) [Електронний ресурс]. Режим доступу: https://www.donmining.info/2019/05/albom-vidov-kursko-harkovsko-azovskoy-zheleznoy-dorogi.html#google_vignette.

¹⁴² Статистический сборник Министерства путей сообщения. Выпуск 124. Длина путей сообщения Российской Империи к 1 января 1911.

покращенню логістичних умов, які створювали залізничні перевезення. Попри те, що Київ мав тісніші економічні зв'язки з Європою, саме Харків завдяки залізницям став одним із центрів концентрації внутрішнього капіталу та торгівлі всередині імперії¹⁴³.

У порівнянні з такими аграрними регіонами, як Київщина чи Поділля, Харківська губернія вирізнялася більшою індустріалізацією та транспортною насиченістю. Залізнична мережа розгорталась інтенсивно, включаючи основні магістралі та другорядні вантажні гілки, що обслуговували заводи, елеватори, ярмарки та склади. Хоча в регіоні домінували середні підприємства, саме залізниці забезпечили їх зв'язок із ринками збуту, джерелами сировини й банківськими установами. Порівняно із Західною Європою – зокрема з Великою Британією чи Німеччиною, де вже діяли електрифіковані заводи й потужні концерни – Харків відставав як за рівнем технічної модернізації, так і за концентрацією капіталу. Але в контексті імперської периферії Харківська губернія виглядала динамічним і зростаючим регіоном саме завдяки розбудові залізничної інфраструктури¹⁴⁴.

Залізниці також були тим чинником, що забезпечував Харківщині конкурентоспроможність у межах імперії, попри нижчий показник валового продукту на душу населення порівняно з Петербургом, Москвою чи промисловим півднем. За підрахунками дослідника Андрія Макаревича, Харківщина мала середній ВВП у межах 70–80 рублів на особу – більше, ніж у центральних регіонах України, але менше, ніж у приморських промислових зонах¹⁴⁵. Цей рівень був тісно пов'язаний із розвитком залізничних вузлів, які стали каталізаторами товарообігу, внутрішньої міграції та зростання міст. Харківська станція, зокрема, входила до числа найзавантаженіших у Східній

¹⁴³ Статистический сборник Министерства путей сообщения. Выпуск 124. Длина путей сообщения Российской Империи к 1 января 1911.

¹⁴⁴ Статистический сборник Министерства путей сообщения. Выпуск 124. Длина путей сообщения Российской Империи к 1 января 1911.

¹⁴⁵ Статистический сборник Министерства путей сообщения. Выпуск 124. Длина путей сообщения Российской Империи к 1 января 1911.

Україні, забезпечуючи транзит як товарів, так і пасажирів у десятках напрямків¹⁴⁶.

У глобальному контексті Харківська губернія, попри свій регіональний вплив, поступалася провідним індустріальним регіонам світу за рівнем капіталовкладень, темпами модернізації й густотою залізничної мережі. У США, наприклад, довжина залізниць перевищувала 300 тисяч км, тоді як у Російській імперії на 1900 рік ця цифра становила лише близько 70 тисяч км.¹⁴⁷ Проте в межах України Харківщина залишалася одним із найважливіших транспортно-промислових осередків. Саме залізниця забезпечувала основу для формування нового індустріального укладу, інтегруючи аграрну економіку губернії у загальноімперські торгові й виробничі системи та закладаючи підґрунтя для зростання Харкова як центру промисловості, науки й фінансів у ХХ столітті.

Як зазначено в праці Джеймса Робінсона та Дарона Аджемоглу «Чому нації занепадають?»¹⁴⁸, Російська імперія, у т.ч. її регіони, зокрема Харківська губернія, слідувала екстрактивній моделі розвитку – централізована влада, домінування церкви, обмеження прав корінних народів і репресивна політика. Це стримувало розвиток науки, підприємництва та демократії. У той час як Західна Європа давно позбулася феодальних обмежень, Російська імперія скасувала кріпацтво лише в 1861 році – найпізніше серед європейських держав. У Франції це сталося ще 1789-го, у Британії – 1833 року (в колоніях), а в Австро-Угорщині – 1848 року. Попри формальне скасування кріпацтва, більшість населення Російської імперії залишалася бідною, необізнаною та неосвіченою.

Незважаючи на ці виклики, регіони Східної Європи володіли потужним людським потенціалом – інженерами, науковцями, митцями. Проте наприкінці ХІХ – на початку ХХ ст. відбулася масштабна міграція, зокрема інтелігенції, до Західної Європи та США.

¹⁴⁶ Статистический сборник Министерства путей сообщения. Выпуск 124. Длина путей сообщения Российской Империи к 1 января 1911.

¹⁴⁷ Статистический сборник Министерства путей сообщения. Выпуск 124. Длина путей сообщения Российской Империи к 1 января 1911.

¹⁴⁸ Аджемоглу Д., Робінсон Д. Чому нації занепадають походження влади, багатства та бідності. 2-ге вид., випр / Пер. з англ. і наук. ред. О. Дем'янчук. Київ : Наш формат, 2017.

У контексті теорії інституцій, викладеної Джеймсом Робінсоном та Дароном Аджемоглу, залізниця в Харківській губернії за часів Російської імперії здебільшого функціонувала як екстрактивний інститут. Автори книги підкреслюють, що ключовою ознакою екстрактивних інститутів є використання ресурсів і технологій не для розширення участі населення у виробництві, торгівлі та політичному житті, а для посилення контролю еліт і збереження ієрархічної, монополізованої структури влади. У випадку Харківської губернії залізниця будувалася не стільки для потреб населення чи розвитку місцевої підприємницької ініціативи, скільки для забезпечення ефективного вивезення сільськогосподарської продукції, контролю над територією та обслуговування інтересів великих землевласників, держави або іноземного капіталу.

Попри те, що залізнична мережа Харківщини дійсно сприяла економічному пожвавленню, урбанізації та зростанню промисловості, вона не перетворилася на інструмент створення інклюзивного економічного середовища. Дж.Робінсон і Д.Аджемоглу стверджують, що інклюзивні інститути формуються тоді, коли широкий прошарок населення має доступ до освіти, кредитування, підприємницької діяльності та політичного представництва. Натомість у Харківській губернії залізничний транспорт лише посилював соціальну стратифікацію: користь від інфраструктури концентрувалася в руках промисловців, землевласників і монопольних компаній. Відсутність доступу до капіталу, обмежена мобільність (брак коштів для працевлаштування в іншому місці), а також збереження кріпосницьких пережитків навіть після реформи 1861 року вказують на те, що залізниця в цьому контексті була радше знаряддям вертикального контролю, ніж економічної інклюзії.

У другій половині XIX – на початку XX століття Харківська губернія залишалася одним із провідних аграрних регіонів Російської імперії. Основну частину сільськогосподарського експорту становили пшениця та жито. Водночас виробництво соняшнику набуло широкого розвитку – Харківщина стала одним із лідерів у виробництві олії. Культури як-от картопля та льон мали переважно місцеве значення. Розбудова залізничної інфраструктури, зокрема Курсько-

Харківсько-Азовської магістралі, значно пришвидшила транспортування зерна до портів Чорного та Азовського морів.

Таким чином, хоча на перший погляд розвиток залізничного транспорту в Харківській губернії мав модернізаційні ознаки, його інституційна природа залишалася екстрактивною. Як зазначають Дж.Аджемоглу і Д.Робінсон, у суспільствах з екстрактивними інститутами будь-які технологічні або інфраструктурні зміни врешті-решт слугують лише для відтворення старих владних моделей, а не для сталого розвитку чи демократії¹⁴⁹. Харківська залізниця, попри технічні досягнення, залишалася частиною цієї логіки – інструментом економічної експлуатації, а не елементом інклюзивної інституціональної трансформації.

3.3. Роль залізничників у страйковому та революційному русі на Харківщині

На межі XIX – XX століть умови праці на залізниці були надзвичайно важкими: Це спричинило появу кас взаємодопомоги, нелегальних робітничих гуртків та перших профспілкових організацій. Працівники залізниці зазнавали надмірної експлуатації. Машиністи, кочегари, стрілочники працювали по 12–16 годин щоденно, нерідко без належного захисту прав і умов праці. Аварії, страйки, невдоволення станом безпеки стали звичним явищем.

У 1897 році в Харкові почав діяти нелегальний «Залізничний соціал-демократичний гурток», який став важливою ланкою у формуванні робітничого руху. Його учасники активно займалися розповсюдженням забороненої політичної літератури, що сприяло поширенню соціалістичних ідей серед працівників залізниці. Це свідчить про наростання політичної свідомості серед

¹⁴⁹ Аджемоглу Д., Робінсон Д. Чому нації занепадають походження влади, багатства та бідності. 2-ге вид., випр / Пер. з англ. і наук. ред. О. Дем'янчук. Київ : Наш формат, 2017.

робітників та поступове перетворення їх на активних суб'єктів суспільно-політичної боротьби¹⁵⁰.

Ще у 1885 році на Курсько-Харківсько-Азовській залізниці стався страйк, спричинений затримками виплати заробітної плати. Цей інцидент відображав реалії трудового життя того часу, коли працівники залізничної галузі часто залишалися без належного матеріального забезпечення, а система соціальних гарантій була практично відсутня. Незважаючи на масштабні інфраструктурні проєкти та економічне зростання, права робітників і захист їхніх інтересів залишалися формальними, що провокувало зростання невдоволення серед персоналу.

Страйк 1885 року став одним із перших масових проявів колективного спротиву на території Слобожанщини. Працівники залізниці, об'єднуючись перед обмеженнями та несправедливістю, вперше організовано висловили своє невдоволення умовами праці. Цей епізод показав, що навіть на тлі швидкого технічного та економічного розвитку регіону соціальні суперечності могли призводити до відкритих конфліктів, демонструючи взаємозв'язок економічної модернізації та соціальної нестабільності.

У ширшому історичному контексті страйк від 1885 року свідчить про початок формування робітничого руху на Слобожанщині та зростання соціальної свідомості залізничників. Він підкреслює необхідність розвитку трудового законодавства та впровадження ефективних механізмів захисту прав працівників. Цей випадок стає важливою віхою для розуміння того, як економічні й соціальні чинники взаємодіяли у регіоні наприкінці XIX століття та як вони впливали на формування колективної активності робітників.¹⁵¹

У 1900 році в Харкові відбувся масштабний страйк залізничників, до якого долучилися також студенти, що свідчить про солідарність різних верств

¹⁵⁰ Пушкарева И.М., Бородкин Л.И., Глазунов С.В., Новиков А.В., Потолов С.И., Шильникова И.В. Трудовые конфликты и рабочее движение в России на рубеже XIX-XX вв./ ред. Пушкарева И.М. - СПб.: Алетейя, 2011.

¹⁵¹ Пушкарева И.М., Бородкин Л.И., Глазунов С.В., Новиков А.В., Потолов С.И., Шильникова И.В. Трудовые конфликты и рабочее движение в России на рубеже XIX-XX вв./ ред. Пушкарева И.М. - СПб.: Алетейя, 2011.

населення та про зростання антисамодержавних настроїв серед інтелігенції й робітництва.

У 1903 році хвиля протестів охопила машиністів, кочегарів та працівників ремонтних майстерень Південної залізниці. Причиною виступів стали важкі умови праці та тривала експлуатація. Це свідчило про те, що страйковий рух набував організованого та системного характеру.

Кульмінацією робітничого спротиву став загальний залізничний страйк під час революції 1905 року. Блокування руху потягів, висування вимог щодо запровадження 8-годинного робочого дня та інших соціально-трудова прав засвідчили високий рівень самосвідомості й координації серед страйкарів. Ці події стали переломними у формуванні організованого профспілкового руху¹⁵².

Події не минули й Харків. З 12 по 25 грудня 1905 року там відбулося збройне повстання, організоване під керівництвом Ф.А.Сергєєва (псевдонім «Товариш Артем») та М. К. Муранова¹⁵³. Повстання підтримали залізничники станції Люботин, які взяли під контроль сусідні станції Рижов і Нова Баварія. На одному з мітингів було проголошено створення тимчасового уряду так званої Люботинської республіки, яка проіснувала десять днів під контролем повстанців. Ці події стали знаковими в історії революційного руху в Україні.

Люботинські залізничники також підтримали протест робітників, які відмовилися пропустити царські війська до Севастополя для придушення повстання моряків, очолюваного лейтенантом П. Шмідтом. Вони долучилися до ініціативи Воронежської конференції представників 29 залізниць щодо початку всеросійського страйку, який мав перерости в збройне повстання. Для координації дій на станції Люботин було створено тимчасове союзне управління залізницею, до якого увійшли активні працівники: П. Бещев, Г. Латенко, М.

¹⁵²Пушкарева И.М., Бородкин Л.И., Глазунов С.В., Новиков А.В., Потолов С.И., Шильникова И.В. Трудовые конфликты и рабочее движение в России на рубеже XIX-XX вв./ ред. Пушкарева И.М. - СПб.: Алетейя, 2011.

¹⁵³Пушкарева И.М., Бородкин Л.И., Глазунов С.В., Новиков А.В., Потолов С.И., Шильникова И.В. Трудовые конфликты и рабочее движение в России на рубеже XIX-XX вв./ ред. Пушкарева И.М. - СПб.: Алетейя, 2011.

Наталін, О. Сердюк та інші. Було також видано й розіслано спеціальний маніфест на всі станції мережі¹⁵⁴.

На численному мітингу за участю мешканців прилеглих сіл було обрано районний страйковий комітет, до складу якого увійшов 21 представник від робітників та селян. Повстання на станції Люботин мало тісний контакт із боротьбою харківського пролетаріату, якою керували більшовики на чолі з Артемом (Ф. Сергєєвим). На початку грудня частина харківських дружинників виїхала на станцію Люботин, щоби підтримати повсталих¹⁵⁵. 4 грудня тут відбувся мітинг за участю селян. Вирішили не руйнувати поміщицькі садиби, бойкотувати їх власників, заарештувати місцеву адміністрацію. Робочі станції Люботин озброювалися та готувалися до боротьби. Частину зброї було доставлено з Харкова, частину відібрано у жандармів, частину виготовлено власними силами¹⁵⁶.

У результаті рішучих дій повсталих роти солдатів 201-го Лебединського полку та ще одна рота, що прибула з Харкова, виявилися неспроможними протистояти натовпу й були змушені відступити. Події в Люботині в першій половині грудня 1905 року викликали паніку та розгубленість серед представників урядової влади. Як зазначалося в офіційному звіті начальника Харково-Миколаївської залізниці, через відсутність своєчасних заходів щодо попередження заворушень, коли Люботин перетворився на один із осередків революційного руху, жандармерія та поліція виявилися настільки безсилими, що їхніх представників революціонери заарештували¹⁵⁷.

Проте 16 грудня до Люботина з Харкова було направлено значний загін козаків і жандармів. Протягом трьох днів повсталі робітники та селяни чинили запеклий опір царським військам. Однак сили були нерівними: обстріл з гармат

¹⁵⁴ Стрілець В.В. «Люботинская дистанция пути: история и современность». Люботин:Люботинський міський краєзнавчий музей, 2000.

¹⁵⁵ Стрілець В.В. «Люботинская дистанция пути: история и современность». Люботин:Люботинський міський краєзнавчий музей, 2000.

¹⁵⁶ Стрілець В.В. «Люботинская дистанция пути: история и современность». Люботин:Люботинський міський краєзнавчий музей, 2000.

¹⁵⁷ Стрілець В.В. «Люботинская дистанция пути: история и современность». Люботин:Люботинський міський краєзнавчий музей, 2000.

станції, депо та робітничого селища змусив припинити спротив. Під час розправи загинуло або було тяжко поранено близько 120 учасників повстання. На цьому репресії не завершилися – розпочалися масові арешти й переслідування робітників¹⁵⁸.

Під час революції 1905 року до боротьби долучилися й куп'янські залізничники. Поштовхом для їхнього виступу стала звістка про страйк у Харкові. 10 жовтня на станції Куп'янськ-Вузловий було повністю припинено рух поїздів і роботу телеграфу. Робітники організували мітинг, у якому взяли участь близько 600 осіб, заручившись підтримкою місцевого населення.

Страйк мав чітку організацію: з самого початку було створено страйковий комітет, до якого увійшли телеграфіст М. Чистяков (голова), інженер І. Нестеров, службовець А. Глазко, машиністи В. Ширяєв, І. Горбачов та ще дев'ять осіб. Комітет вів активну агітаційну роботу серед робітників та солдатів, що поверталися з Російсько-японської війни. У листопаді куп'янські залізничники, разом з працівниками інших ліній, відмовилися пропускати до Севастополя урядові війська, які мали придушити повстання моряків на Чорноморському флоті.

8 грудня страйковий комітет усунув із посад залізничне керівництво, встановив контроль над телеграфом і рухом поїздів. Розпочалося озброєння робітників, агітація серед військових посилилася.

14 грудня для затримання керівників страйку – Чистякова та Нестерова – прибув становий пристав зі збройним загonom. Проте робітники, озброєні револьверами, рушницями й піками, під проводом більшовиків дали рішучу відсіч, роззброїли й заарештували приставів. Вони утримували станцію Куп'янськ-Вузловий і прилегле селище ще кілька днів. Але 21 грудня страйк було придушено військами – солдатами піхотних частин і козаками, викликаними з Харкова. Усі члени страйкового комітету були заарештовані й передані до суду.

¹⁵⁸ Стрілець В.В. «Люботинская дистанция пути: история и современность». Люботин: Люботинський міський краєзнавчий музей, 2000.

Підтримав загальнонаціональний страйк і Полтавський залізничний вузол. Там виступ робітників почався 10 жовтня, а вже через два дні відбувся мітинг залізничників, які обрали делегацію до Харкова. Найбільшу активність полтавські залізничники виявили 9 грудня, коли на станції Полтава-Південна зупинили роботу всі майстерні, а кілька паровозів вивели з експлуатації. Страйковий комітет, до якого увійшли С. Козиря, Г. Покорний, П. Жарко, усунув від посад керівників станції та майстерень, призначивши нових – з-поміж робітників і службовців. Було захоплено телеграф, роззброєно жандармів і створено робітничу міліцію для охорони порядку.

Втім, доля учасників цих революційних виступів – як у Полтаві, так і в Харкові, Люботині та Куп'янську – склалася однаково трагічно: масові арешти, суди, тюремне ув'язнення і заслання стали відповіддю царської влади на прагнення до змін¹⁵⁹.

Після придушення революції уряд був змушений легалізувати профспілки, однак вони залишалися під суворим наглядом поліції, що обмежувало їхню діяльність. У 1906 році була створена Харківська профспілка залізничників, яка відігравала значну роль у страйковому русі, попри постійний тиск з боку влади. Офіційна реакція на активність профспілок виражалася в арештах, звільненнях та переслідуваннях активістів, що свідчило про страх уряду перед організованим робітничим рухом та його потенційною революційною силою¹⁶⁰.

Ці події засвідчують поступову еволюцію залізничного пролетаріату – від стихійних виступів через затримки зарплати до організованої участі у загальноімперських революційних процесах. Водночас і серед робітників не було єдності, оскільки наявна майнова диференціація. Вплив європейських соціалістичних ідей, зростання інформованості, розвиток нелегальних гуртків та легалізованих профспілок – усе це сприяло формуванню нового типу робітника, який не лише усвідомлював свої економічні інтереси, а й починав діяти як політичний суб'єкт. Залізниця, як стратегічна галузь, перетворилася на один із

¹⁵⁹ Раков В.А. Локомотивы отечественных железных дорог. Москва : Транспорт, 1995.

¹⁶⁰ Раков В.А. Локомотивы отечественных железных дорог. Москва : Транспорт, 1995.

центрів соціального протесту та мобілізації, що ускладнило дії влади й стало однією з передумов революційних змін у Російській імперії¹⁶¹.

Робітничий рух на залізниці Харківської губернії мав значний вплив на регіональну політику і економіку. Основні форми боротьби – страйки, підпільні соціалістичні гуртки, касові товариства взаємодопомоги. У порівнянні з Європою, залізничники на території України мали менше прав, а їхній рух був під жорстким контролем влади. Після 1905 року ситуація змінилася, але профспілки все ще залишалися під репресіями. На відміну від США та Великої Британії, у Російській імперії (в т.ч. у Харківській губернії) залізничні страйки часто набували революційного характеру.

3.4. Роль залізниць Харківської губернії у воєнних кампаніях другої половини XIX - початку XX ст.

Під час російсько-турецької війни 1877–1878 років харківські залізниці виконували переважно транзитну функцію, спрямовану на забезпечення оперативного переміщення військ у південному напрямку. На той час мережа залізниць у Харкові ще не набула повного стратегічного значення, однак її існування дозволяло ефективно транспортувати великі масиви живої сили та вантажів до театрів воєнних дій. Зокрема, у бойових діях на Балканському фронті брали участь Пензенський 121-й піхотний полк генерал-графа Мілютіна та Тамбовський 122-й піхотний полк, які перед війною дислокувалися в Харкові. Враховуючи відстань до Балканського півострова та наявність залізничного сполучення через Харків до південних рубежів імперії, цілком логічним і найімовірнішим шляхом передислокації стала саме залізниця. Її використання давало змогу скоротити час прибуття підрозділів на фронт і швидко здійснювати перекидання резервів.

¹⁶¹ Раков В.А. Локомотивы отечественных железных дорог. Москва : Транспорт, 1995.

Особливу цінність як джерело становить книга-пам'ятка Пензенського 121-го піхотного полку, в якій безпосередньо згадується залізниця як головний засіб пересування в період мобілізації та бойових дій. У ній містяться конкретні свідчення про те, що полк прибув до південних територій саме залізничним транспортом, зупиняючись на ключових станціях по маршруту до театру воєнних дій. Це підтверджує, що ще в 1870-х роках залізниця почала виконувати важливу роль у воєнній логістиці Російської імперії, забезпечуючи мобільність армії на великі відстані. Хоча харківські залізничні станції на той момент ще не були спеціалізованими військовими вузлами, транзитний характер їх функціонування мав безпосередній вплив на перебіг мобілізаційних процесів. Таким чином, участь харківських гарнізонних частин у російсько-турецькій війні опосередковано підкреслила важливість залізничного транспорту для забезпечення військових кампаній кінця XIX століття¹⁶².

Під час російсько-турецької війни 1877–1878 рр. Тамбовський 122-й піхотний полк, який на той момент дислокувався в Харкові, був передислокований до зони бойових дій на Балканському фронті, найімовірніше саме за допомогою Харківської залізниці, що на той час уже відіграла важливу роль у військовій логістиці імперії. Наявність залізничного сполучення між Харковом і південними районами Російської імперії, зокрема через Мерефу, Лозову, Олександрівськ (нині Запоріжжя), Миколаїв і Одесу, забезпечувала можливість оперативного перекидання військових підрозділів на Чорноморське узбережжя, звідки війська транспортувалися морем до Балкан. Залізниця дозволила здійснити передислокацію особового складу полку, його озброєння, спорядження та запасів у короткі терміни, що було надзвичайно важливим у контексті мобілізаційної кампанії та розгортання військових дій¹⁶³.

Таким чином, Харківська залізниця виступила ключовим елементом у логістичному забезпеченні участі Тамбовського полку в кампанії проти

¹⁶² Болдыжев И. И. Памятка 121-го Пехотного Пензенского генерал-адъютанта графа Милютина полка / Для ниж. чинов сост. поручик Болдыжев. Харьков : тип. Б. Бенгис, 1907.

¹⁶³ Жуков Г. Д. Краткая история 122-го Пехотного Тамбовского полка и его родоначальников / = Краткая история Сто двадцать второго Пехотного Тамбовского полка и его родоначальников / Сост. ко дню столет. юбилея Полка 17-го мая 1897 г. штабс-кап. Жуков. Харьков : типо-лит. Х.М. Аршавской, 1897.

Османської імперії, демонструючи зростаюче значення залізничного транспорту у військовій справі другої половини XIX століття.

Під час російсько-турецької війни 1877–1878 рр. харківська громадськість, науковці та медична спільнота міста долучилися до допомоги російській імператорській армії. Особливу роль у цьому процесі відіграв Харківський університет, зокрема його медичний факультет, викладачі та студенти якого брали участь у формуванні та забезпеченні санітарних загонів, що вирушали на фронт. З ініціативи Харківського медичного товариства та за участю професури університету в лютому 1877 року був створений Харківський санітарний загін Червоного Хреста, який відразу після оголошення мобілізації розпочав підготовку до виїзду в зону бойових дій. До його складу входили лікарі, фельдшери, санітари й сестри милосердя, які пройшли навчання під керівництвом досвідчених фахівців. Крім того, харків'яни збирали пожертви на потреби армії, постачали ліки, перев'язувальні матеріали та одяг. Таким чином, війна стала не лише військовим конфліктом, а й прикладом широкої мобілізації інтелектуального, морального та матеріального ресурсу міста, в якому університетська спільнота відіграла одну з провідних ролей у наданні медичної допомоги пораненим і хворим на передовій¹⁶⁴.

Залізниця Харківської губернії активно використовувалася у транспортуванні військ під час російсько-японської війни 1904-1905 років.

Зокрема, Тамбовський 122-й піхотний полк, як і багато інших частин, був задіяний для участі в бойових діях на Далекому Сході¹⁶⁵, і найвірогіднішим засобом його перекидання залишалася залізниця. На той час уже функціонувала Транссибірська магістраль, яка дозволяла швидко транспортувати війська через значні відстані до театру воєнних дій. Гужовий транспорт був надто повільним і обмеженим у масштабах перевезень, а автомобільний ще не мав необхідного розвитку для масштабної мобілізації. Про мобілізацію підтверджують і

¹⁶⁴ Участие харьковской общественности и ученых-медиков Харьковского университета в русско-турецкой войне 1877–1878 гг. [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://archive.md/sAeqz>.

¹⁶⁵ Русско-японская война 1904-1905 гг. / Н. А. Левицкий. 2-е испр. изд. Москва : Государственное военное изд-во Наркомата обороны Союза ССР, 1936. С. 375.

свідчення щодо участі групи офіцерів Пензенського 121-го піхотного полку, який також мав харківське дислокування і, згідно з даними військових меморіалів, направлявся на Далекий Схід, найімовірніше, саме через Харківський залізничний вузол — один із ключових логістичних центрів імперії¹⁶⁶.

У газеті «Южный край» за 1904–1905 роки неодноразово повідомлялося про організовану відправку залізничних агентів, медичних працівників, лікарів і санітарів із Харківської губернії на Далекий Схід для забезпечення тилового забезпечення російської армії¹⁶⁷. Одним із прикладів глибокого особистого зв'язку місцевої еліти з війною є доля братів Дена — Миколи Володимировича та Олександра Володимировича, родичів князів Святополк-Мирських. Микола Ден, лейтенант Гвардійського екіпажу, загинув у Цусімській битві на борту ескадреного броненосця «Імператор Олександр III», і згідно з локальними джерелами, його тіло було перевезене для поховання в європейську частину імперії, найімовірніше залізницею. У 2010-х роках на його могилі було відновлено надгробок, що зберігає пам'ять про трагедію цієї війни¹⁶⁸. Така логістика підкреслює виняткову роль залізничного транспорту як у бойових операціях, так і в гуманітарному супроводі війни.

Отже, залізничний транспорт Харківської губернії наприкінці ХІХ – на початку ХХ століття відігравав ключову роль у розвитку регіональної економіки та соціальної структури. Завдяки вигідному географічному положенню, Харків став важливим транспортним вузлом, який об'єднував південні промислові центри з північними аграрними районами, а також з іншими частинами Російської імперії.

Економічний вплив залізниць у Харківській губернії полягав не лише у швидкому транспортуванні вантажів і сировини, але й у розвитку нових ринків збуту. Вугілля, метал, зерно та інші продукти отримали доступ до портів Чорного

¹⁶⁶ Военная энциклопедия Сытина, т. 19, СПб, 1911.

¹⁶⁷ Южный Край. № 7987. 31.01.1904. Харків. [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://back2news.karazin.ua/?newspaper=7987>.

¹⁶⁸ Проект «Надгробки родини Святополк-Мирських». [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://archive.md/sAeqz#selection-193.0-193.115>

моря, що сприяло посиленню зовнішньоекономічних зв'язків. Залізниця також приваблювала інвестиції, сприяла розвитку промислових підприємств і банківської системи, що загалом підвищувало фінансову стабільність і конкурентоспроможність Харківського краю.

Залізничне будівництво стало чинником зміни соціальної структури губернії. Зростання кількості робочих місць на залізничних підприємствах і станціях сприяло урбанізації, збільшенню чисельності міст та формуванню нового класу залізничників і технічної інтелігенції. Поява залізничних вузлів впливала на міграційні процеси, сприяючи переселенню сільського населення до міст у пошуках кращих умов праці та життя.

Соціальні аспекти функціонування залізниць в Харківській губернії також включали збільшення мобільності населення, що сприяло розширенню культурних і освітніх зв'язків. Залізниця полегшувала подорожі, сприяла обміну інформацією і взаємодії між різними соціальними групами. Водночас існували й негативні сторони, зокрема трудова експлуатація залізничників, низькі заробітки і складні умови праці, що ставали причиною соціальних напружень і страйків.

Розвиток Харківської залізниці наприкінці XIX століття відбувався у контексті економічної трансформації Південно-Східної України, де інститути часто виконували екстрактивну функцію, спрямовану на максимальне вилучення ресурсів із регіону. Будівництво залізничної мережі, хоча й стимулювало економічну активність, фінансувалося та контролювалося елітами, які прагнули отримати прибутки перш за все для себе, а не для всебічного розвитку території. Такі інститути створювали структурні обмеження, де місцеві громади й виробники сировини часто опинялися у слабшій позиції, а економічна мобільність була нерівномірною. В цьому сенсі Харківська залізниця виступала не лише транспортною інфраструктурою, а й інструментом екстрактивного контролю, що підсилювало нерівність у регіоні.

Водночас розвиток залізниці можна розглядати через призму проблеми, поставленої Робертом Фогелем, який досліджував ефективність транспортних систем для економічного прогресу. Харківська залізниця сприяла збільшенню

ринкових зв'язків, мобільності робочої сили та розвитку промислових центрів, однак економічний ефект часто не відповідав очікуванням через неузгодженість інтересів держави, інвесторів та місцевого населення. Ця диспропорція підкреслює, що ефективність інфраструктури не визначається лише її фізичними параметрами, а й тим, наскільки інституційна система стимулює економічну діяльність, розподіляє ресурси та мотивує учасників економічних процесів.

Теорія агент-принципал допомагає пояснити внутрішні управлінські проблеми залізниці. Власники та державні органи (принципали) делегували управлінські функції директорам, інженерам та адміністративному персоналу (агентам), але асиметрія інформації та різниця в мотивації часто призводили до неефективного використання ресурсів. Агенти могли приймати рішення, які відповідали їхнім власним інтересам, а не пріоритетам принципалів, що посилювало ризики корупції, затримок у будівництві та експлуатації залізниці, а також негативно впливало на економічний розвиток регіону загалом.

Таким чином, історія Харківської залізниці є яскравим прикладом взаємодії екстрактивних інститутів, проблеми ефективності транспортної системи за Фогелем та дилеми агент-принципал. З одного боку, залізниця сприяла інтеграції ринку та розвитку промисловості, з іншого – обмеження інституційної структури та конфлікти інтересів у системі управління стримували економічний потенціал регіону. Аналіз цього досвіду дозволяє краще зрозуміти, як економічні, соціальні та інституційні чинники взаємодіяли у процесі модернізації України на переломі XIX–XX століть і які уроки можна винести для сучасного регіонального розвитку. Отже, залізнична мережа Харківської губернії на рубежі XIX–XX століть була не лише важливим економічним фактором, а й потужним соціальним чинником. Вона сприяла інтеграції регіону в імперську економіку, формуванню нових суспільних відносин і модернізації виробництва, одночасно відкриваючи нові виклики для соціальної стабільності. Залізниця стала символом модернізації, що змінила обличчя Харківщини на початку нового століття.

ВИСНОВКИ

Таким чином, за підсумками даного дослідження ми прийшли до таких висновків.

Будівництво залізниці в Харківській губернії суттєво вплинуло на економіку регіону. Харків поступово перетворився на один із провідних транспортних центрів Російської імперії, що дало потужний імпульс для розвитку торгівлі, промисловості та аграрного сектору. Залізничне сполучення забезпечило суттєве зростання обсягів перевезень зерна, вугілля, металу та інших важливих товарів. Місто стало ключовим осередком переробки сільськогосподарської продукції. У відповідь на зростання транспортних потреб у Харкові почали з'являтися нові промислові підприємства, тісно пов'язані із функціонуванням залізниці.

У порівнянні з іншими регіонами імперії, Харківська губернія отримала одну з найрозвиненіших залізничних мереж. Розвиток залізниці в Російській імперії загалом відбувався повільніше, ніж у Західній Європі та США. У другій половині XIX ст. середня швидкість будівництва колій у Російській імперії була 200–400 км на рік, тоді як у США та Німеччині – 1000–2000 км на рік. Темпи будівництва у Харківській залізниці на той час звичайно були меншими. Харківська залізниця будувалася із застосуванням західноєвропейських технологій, але з урахуванням місцевих умов. Вантажні перевезення стали основою руху, на відміну від Британії, де розвивалися переважно пасажирські маршрути.

Сергій Юлійович Вітте, державний діяч і реформатор Російської імперії, наголошував на важливості залізниць як інструменту економічного розвитку та державної єдності. Харківська залізниця, за його словами, була не лише стратегічним об'єктом, а й школою практичного управління, що сформувала в ньому навички ефективної організації праці, фінансової дисципліни та технічної модернізації.

У спогадах Вітте підкреслюється його прагнення запроваджувати передові технічні рішення й удосконалювати управлінські процеси, які згодом стали основою його політики індустріалізації. Харківська залізниця для нього була прикладом того, як інфраструктура може впливати на економічне зростання регіону. Цей досвід дав йому переконання, що розвиток транспортної мережі є

ключем до модернізації держави, і саме тому в подальшій діяльності Вітте приділяв велику увагу будівництву нових магістралей і залученню інвестицій у транспортну сферу.

Залізниця сприяла появі нових професій у Харківській губернії: машиністи, кочегари, кондуктори, інженери, ремонтники, залізничні службовці (телеграфісти, диспетчери, контролери), робітники вагонних та паровозних депо.

Умови праці на залізниці залишалися важкими. Робітники працювали 10–14 годин. Високий рівень травматизму через відсутність техніки безпеки давався в знаки. У Британії, Німеччині та Франції умови праці на залізниці були більш регламентованими, робочий день коротший, а техніка безпеки більш розвинена. Таким чином, напередодні та під час масових повстань 1905-1907 рр. робітники-залізничники вчиняли заколот на станції Люботин та станції Куп'янськ, що було придушено царською армією. Царат отримував сигнали для негайного початку реформ, але нехтував цим, що стало причиною революцій.

Харківська залізниця відіграла ключову стратегічну роль у транспортній системі Російської імперії, оскільки поєднувала центральні регіони імперії з індустріальним сходом, насамперед з Донбасом – одним із головних центрів видобутку вугілля та металургійного виробництва. Завдяки цьому залізничне сполучення стало важливим чинником економічної інтеграції регіонів та забезпечення стабільного постачання сировини до промислових центрів.

Накопичений досвід функціонування залізничного транспорту напередодні Першої світової війни показав необхідність подальшої модернізації та розширення залізничної інфраструктури. У Харкові почали створюватися спеціалізовані ремонтні депо, склади та технічні бази, що ще більше зміцнило позиції міста як транспортно-промислового осередку. Таким чином, стратегічне положення Харкова та його залізнична мережа зробили регіон невід'ємною частиною як економічної, так і оборонної системи Російської імперії на початку XX століття.

Розвиток Харківської залізниці в другій половині XIX – на початку XX століття відбувався в умовах інтенсивної економічної експлуатації регіональних

ресурсів, що перегукується з концепцією екстрактивних інститутів. Інститути того часу спрямовувалися на максимальне вилучення прибутків із промислових та сільськогосподарських ресурсів регіону, що забезпечувало ефективне фінансування будівництва та експлуатації залізничної мережі. Однак, як показує історія, такий підхід часто призводив до нерівномірного розвитку та відставання місцевих економічних інтересів, оскільки інститути концентрували владу і капітал у руках обмеженої групи осіб, залишаючи ширші верстви населення в обмежених економічних можливостях. Ця ситуація пов'язана і з проблемою, поставленою економістом Робертом Фогелем, який аналізував ефективність залізничного транспорту в контексті стимулів для економічного розвитку. Для Харківської залізниці питання Фогеля набуває особливого значення: з одного боку, залізниця стимулювала економічну мобільність і ринок праці, з іншого – складні інституційні механізми часто породжували конфлікти між власниками залізниць і державними контролюючими органами. Теорія агент-принципал дозволяє пояснити ці суперечності: власники залізниць (принципали) покладали управлінські функції на директорів і інженерів (агенти), проте асиметрія інформації та різниця в пріоритетах часто призводила до неефективного управління ресурсами, що відображало класичну дилему агентських відносин і посилювало наслідки екстрактивних інститутів для економічного розвитку регіону. Отже, попри значні технічні досягнення, рівень розвитку залізничного транспорту в Російській імперії залишався нижчим, ніж у провідних країнах світу. Основні проблеми включали повільне будівництво, державну монополію та важкі умови праці. Однак Харків став важливим залізничним центром, що визначило його майбутнє як великого промислового міста.

ДЖЕРЕЛА І ЛІТЕРАТУРА

1. Аджемоглу Д., Робінсон Д. Чому нації занепадають походження влади, багатства та бідності. 2-ге вид., випр / Пер. з англ. і наук. ред. О. Дем'янчук. Київ : Наш формат, 2017. 440 с.

2. Фадеев Г.М., Амелин С.В., Красковский Е.Я. История железнодорожного транспорта России Т.1:1836-1917 гг. СПб:АО «Иван Федоров», 1994. 336 с.
3. Альбом видів Курсько-Харківсько-Азовської залізниці (1885-1888) [Електронний ресурс]. Режим доступу: https://www.donmining.info/2019/05/albom-vidov-kursko-harkovsko-azovskoy-zheleznoy-dorogi.html#google_vignette.
4. Альбомъ видовъ Лозово-Севастопольской желѣзной дороги
5. 1900 Фотографии комиссии по исследованию Харьковско-Николаевской железной дороги.
6. Альбом схематических планов станций Екатерининской железной дороги (1917). [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://www.donmining.info/2018/04/albom-planov-stantsiy-keaterininskoj-dorogi.html>.
7. Альбом чертежей общего расположения путей, зданий и мостовых сооружений существующих в России железных дорог / составил И. И. Волгунов. – Удостоен на Московской политехнической выставке 1872 г. Почетной награды 2-й категории. Москва: Печатня С. П. Яковлева, 1872. 235 с. [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://tehne.com/event/arhivsyachina/albom-chertezhey-sooruzheniy-rossijskih-zheleznyh-dorog-1872>
8. Багалій Д. І. Історія Слободської України : з 71 малюнками і 2 картами. Харків: Союз, 1918. 308 с.
9. Westwood J. N. A History of Russian Railways. — London: George Allen & Unwin, 1964. 326 p.
10. Болдыжев И. И. Памятка 121-го Пехотного Пензенского генерал-адъютанта графа Милютина полка / Для ниж. чинов сост. поручик Болдыжев. Харьков : тип. Б. Бенгис, 1907. 76 с.
11. Вагоны Царского поезда Курско-Харьковско-Азовской железной дороги 1871 года.

12. Варнеке О. Залізничне будівництво на Україні в 60–х рр. *Записки Одеського наукового товариства при УАН. Секція соціально–історична*, 1927, вип. 1
13. Витте С. Ю. Воспоминания. Том III. Детство. Царствования Александра II и Александра III. (1849-1894). Ленинград: Государственное издательство, 1924. 416 с.
14. Военная энциклопедия Сытина, т. 19, СПб, 1911.
15. Вульфов А. История железных дорог Российской империи. Москва : РИПОЛ классик, 2016. 744 с.
16. Газета “«Харьковские губернские ведомости” » 2-го августа 1870 года №108. [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://back2news.karazin.ua/?newspaper=108-6/>.
17. Газета “«Харьковские губернские ведомости” » 30-го декабря 1869 года №146 [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://back2news.karazin.ua/?newspaper=146-4/>.
18. Географическо-статистический словарь Российской Империи / Составил П. Семенов. Т. 2. СПб., 1865. 898 с.
19. Група офіцерів Пензенського полку перед відправкою на війну з Японією, Харків. [Електронний ресурс]. Режим доступу: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/7/73/%D0%9E%D1%84%D0%B8%D1%86%D0%B5%D1%80%D1%8B_121-%D0%B3%D0%BE_%D0%9F%D0%B5%D0%BD%D0%B7%D0%B5%D0%BD%D1%81%D0%BA%D0%BE%D0%B3%D0%BE_%D0%BF%D0%BE%D0%BB%D0%BA%D0%B0_%D0%BF%D0%B5%D1%80%D0%B5%D0%B4_%D0%BE%D1%82%D0%BF%D1%80%D0%B0%D0%B2%D0%BA%D0%BE%D0%B9_%D0%BD%D0%B0_%D0%A0%D1%83%D1%81%D1%81%D0%BA%D0%BE-%D1%8F%D0%BF%D0%BE%D0%BD%D1%81%D0%BA%D1%83%D1%8E_%D0%B2%D0%BE%D0%B9%D0%BD%D1%83_%D0%B8%D0%B7_

- %D0%A5%D0%B0%D1%80%D1%8C%D0%BA%D0%BE%D0%B2%D0%B0.jpg
20. Давыдов М. А. Двадцать лет до Великой войны. Российская модернизация Витте-Столыпина СПб.: Алетея, 2016. 1080 с.
 21. Ушаков А. В. Рабочее движение и интеллигенция России в конце XIX — начале XX веков // Вестник МГПУ. Серия «Исторические науки». 2010.
 22. Залізничний транспорт. Хроніка. Харків транспортний [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://gortransport.kharkov.ua/railway/chronicle/page5.html>
 23. Жуков Г. Д. Краткая история 122-го Пехотного Тамбовского полка и его родоначальников / = Краткая история Сто двадцать второго Пехотного Тамбовского полка и его родоначальников / Сост. ко дню столет. юбилея Полка 17-го мая 1897 г. штабс-кап. Жуков. Харьков : типо-лит. Х.М. Аршавской, 1897. 72 с.
 24. Журило Д. Ю. Становление и развитие Харьковского Технологического института в конце XIX — начале XX века. Харків : Підручник НТУ «ХПІ», 2016. 264 с
 25. З історії Курсько-Харківсько-Азовської залізниці А. Ф. Парамонов [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://www.otkudarodom.ua/ru/iz-istorii-kursko-harkovo-azovskoy-zheleznoy-dorogi/>.
 26. Ілюстрований супутник Курсько-Харково-Севастопольською залізницею (1902) [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://www.donmining.info/2019/05/illyustrirovannyiy-sputnik-po-kursko-harkovo-sevastopolskoy-zd.html/>.
 27. Ісаєв Л. В. кінці тунелю – світло / Лит. запис О. В. Коваленко. Харків: Видавництво: «Прапор», 2000. 288 с.
 28. Історія міст і сіл Української РСР. Харківська область / Тронько П. Т. (голова головної редколегії). Київ : Головна редакція УРЕ АН УРСР, 1966. 1086 с.

29. Історія міста Харкова ХХ століття / О. Н. Ярмиш [та ін.] ; ред. Є. П. Кушнар'ов [та ін.]. Харків : Фоліо : Золоті сторінки, 2004. 686 с.
30. Історія села Першотравневе [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://colovrat.org/publ/1-1-0-434/>.
31. Карта Европейской России с означением существующих, строящихся и проектированных железных дорог, паровозных сообщений и телеграфов. СПб, 1886.
32. Карта Північно-Донецької залізниці (1915). [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://www.donmining.info/2024/09/karta-severo-donetskoj-zheleznoj-dorogi.html/>.
33. Карта Північно-Донецької залізниці, 1915 р. Харків, літографія Е.Ф. Беверсдорфа. [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://www.donmining.info/2024/09/karta-severo-donetskoj-zheleznoj-dorogi.html>.
34. Карта расположения промышленных предприятий, тяготеющих к станциям железной дороги (Издание Харьковского порайонного комитета, 1913).
35. Картины из жизни железнодорожных рабочих в Российской империи.
36. Кислинский Н. Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета министров, т. 1–4. СПб., 1902
37. Кірпа Г. М., Пшінько О. М., Агієнко І. В. Залізниці України. Історичний нарис. Дніпропетровськ : Арт-Прес, 2001. 326 с.
38. Гумилевский Л. Железная дорога. 3-е изд., перераб и дополн. – Москва., Государственное транспортное железнодорожное издательство, 1950. 483 с.
39. Кравченко В.В. Харьков / Харків: столица Пограничья / Европ. гум. ун-т. Вильнюс: ЕГУ, 2010. 357 с.
40. Крушение Императорского поезда близ станции Борки 17-го октября.— Всемирная иллюстрация. СПб., 1888 № 1034 (12 листопада). С. 380, 386.

- [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://archive.org/details/bmk-brz-39-no-1015-1040-40-no-1041-1066/page/235/mode/thumb> .
41. Кульчицький С.В. Вплив залізничного транспорту на розвиток капіталістичних відносин у сільському господарстві України. *ВІЖ*, 1968, №9.
 42. Кульчицький С.В. Залізничне господарство в системі державно-монополістичного капіталізму. *Історія народного господарства та економічної думки УРСР*, 1967, вип. 3
 43. Кульчицький С.В. Фінансування залізничного будівництва на Україні в пореформений період (60–70–ті роки ХІХ ст.). *Питання соціалістичної економіки та історії народного господарства*. Київ, 1963
 44. Сердюк В. А. Женский труд на железных дорогах Российской империи: историографический обзор // Вестник Удмуртского университета. Серия История и филология. — 2021. — Т. 31, вып. 1. — С. 22–33.
 45. Лихарев Б. Попередній звіт про геологічні дослідження північно-західної частини 61 аркуша десятіверстної карти Європейської Росії (Известия Геологического комитета. Т. XXXII, № 3, 1913). [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://www.donmining.info/2016/11/liharev-predvaritelnyiy-otchet-o-geologicheskikh-issledovaniyah-severo-zapadnoy-chasti-61-lista.html/>.
 46. Lü, F. *A History of China's Railways*. — Beijing: Peking University Press, 2005. — 456 p.
 47. Министръ императорскаго двора телеграфироваль 17-го октября, в 2 часа 5 мин. дня, что на курско-харьково-азовской желѣзной дорогѣ, между станціями Таракановка и Борки, императорскій поѣздъ потерпѣль крушеніе *Всесірня илюстрація*. Спб., 1888 № 1031 (22 червня) С. 323.[Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://archive.org/details/bmk-brz-39-no-1015-1040-40-no-1041-1066/page/235/mode/thumb> .
 48. Морозов Ю.И. Гидрографический очерк Северного Донца: с картой Северного Донца и Харьковской губернии (1874) [Електронний ресурс].

- Режим доступу: <https://www.donmining.info/2024/05/morozov-gidrograficheskiiy-ocherk-severnogo-dontsa.html/>.
49. На Харківщині знесли пам'ятник російському царю Александру III [Електронний ресурс]. Режим доступу: https://24tv.ua/harkivshhini-znesli-pamyatnik-rosiyskomu-tsaryu-oleksandru-iii_n2098982.
 50. Облигации общества Курско-Харьковско-Азовской железной дороги.
 51. Верховский В.М. Краткий исторический очерк начала и распространения железных дорог в России по 1897 год включительно. – СПб: Кушнерёв, 1898.
 52. Павлова Г. В., Главчева Ю. М. 1905 рік і Люботинська республіка в історії Харківського технологічного інституту (ХТІ). Вісник Національного технічного університету "«ХПІ»" : зб. наук. пр. Харків. Серія, Актуальні проблеми розвитку українського суспільства. 2021. № 2. С. 20-32.
 53. Полное собрание законов Российской империи. Собрание 2-е. - СПб., 1830-1885. Т. 44. Отделение 2.: 1869. - 1873. с.258 – 267.
 54. Полное собрание законов Российской Империи. Собрание Второе. Том XLIII. Отделение 1. 1868 г.
 55. Полное собрание законов Российской империи. Собрание третье.– Том 10. 1890. СПб., 1893. 812 с.
 56. Принципал-агентська модель [Електронний ресурс]. Режим доступу: https://stud.com.ua/141948/menedzhment/suchasni_osnovi_printsival_agentska_model_teoriya_suspilnogo_viboru
 57. Проектъ строящихся на мѣстѣ событія 17 октября 1888 г. храма Христа Спасителя Преславнаго. Проект храма. [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://web.archive.org/web/20160304195409/https://dl.dropboxusercontent.com/u/47142088/project.JPG/>.
 58. Проектъ строящихся на мѣстѣ событія 17 октября 1888 г. храма Христа Спасителя Преславнаго. Стаття до рисунку. [Електронний ресурс]. Режим доступу:

<https://web.archive.org/web/20160304091522/https://dl.dropboxusercontent.com/u/47142088/description.JPG>.

59. Романенко Ю. И., Харенко М. П. Взгляд сквозь годы. Южная железная дорога за 130 лет. Харьков : Прапор, 1999. 288 с.
60. Романенко Ю. И., Харенко М.П. Взгляд сквозь годы. Южная железная дорога за 130 лет. Харьков: изд-во «Прапор», 1999.
61. Русско-японская война 1904-1905 гг. / Н. А. Левицкий. 2-е испр. изд. Москва : Государственное военное изд-во Наркомата обороны Союза ССР, 1936. 383 с.
62. Сборник статистических сведений по железнодорожному делу Российской империи за 1900-1910 гг. – СПб.: Министерство путей сообщения, 1911.
63. Сидоров А.Л. Железнодорожный транспорт России в первой мировой войне и обострение экономического кризиса в стране. *Исторические записки*, 1948, т. 26
64. Слущкий А. Рабочее движение на Юге России в конце XIX – начале XX века. Харьков, 1967.
65. Соловьева А.М. К вопросу о роли финансового капитала в железнодорожном строительстве России накануне первой мировой войны. 1956, т. 56
66. Список личного состава Министерства путей сообщения : Центральные и местные учреждения. 1896 г. [Электронный ресурс].
67. Станции, мосты, река, улицы: как выглядел Славянск в начале XX века (исторические фото). [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://freeradio.com.ua/stantsii-mosty-rika-vulytsi-ia-k-vyhliadav-slov-iansk-na-pochatku-khkh-stolittia-istorychni-foto/>
68. Статистический сборник Министерства путей сообщения. Вып. 109 : Железные дороги в 1909 г. Паровозы железных дорог к 1 января 1910 года по дорогам, сериям и по сети.... СПб., 1911.

69. Статистический сборник Министерства путей сообщения. Выпуск 124. Длина путей сообщения Российской Империи к 1 января 1911.
70. Статистический сборник Министерства путей сообщения. Выпуск 76. Сведения о движении товаров по железным дорогам за 1902.
71. Статистический сборник НКПС. Выпуск 148. Железные дороги в 1915. Рабочие и служащие. Часть 3.
72. Сторінки історії Південної залізниці [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://www.pz.gov.ua/history/>.
73. Стрілець В.В. Історія релігійних організацій у місті Люботин (XVII – XX століття). Люботин: Люботинський міський краєзнавчий музей, 2000.
74. Стрілець В.В. Люботинская дистанция пути: история и современность. ”Люботин: Люботинський міський краєзнавчий музей, 2000.
75. Спутник пассажира Південно-Східними залізницями: Випуски 1-3. Москва, 1899-1900. [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://tehne.com/library/sputnik-passazhira-po-yugo-vostochnym-zheleznym-dorogam-vypuski-1-3-moskva-1899-1900>
76. Схема залізниць Російської імперії (Видання І.Ф. Зауера, 1906) [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://www.donmining.info/2019/04/shema-zheleznyih-dorog-zauer-1906.html>.
77. Схематична карта залізниць із зазначенням тягових ділянок, корінних і оборотних депо для товарного руху і головних паровозних і вагонних майстерень (1900) [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://www.donmining.info/2019/04/1900-shematicheskaya-karta-zd-dorog.html/>.
78. Ткачев В.М., Синчека М.Г., Уржанов В.М. 100 років на захисті трудящих. Історія профспілкового руху залізничників і транспортних будівельників України". 2006 [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://zalp.org.ua/knyzhky/100-rokiv-na-zakhysti-trudiashchykh-istoriia-profspilkovoho-rukhu-zaliznychnykh-i-transportnykh-budivelnnykh-ukrainy/>.

79. Туган-Барановский М. И. Русская фабрика в прошлом и настоящем. СПб.: Балашов, 1908.
80. Участие харьковской общественности и ученых-медиков Харьковского университета в русско-турецкой войне 1877–1878 гг.// Наука и просвещение: научно-популярный журнал. Харьков: ХНУ им. В.Н. Каразина. 2003. № 3.
81. Харків-Левада. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%A5%D0%B0%D1%80%D0%BA%D1%96%D0%B2-%D0%9B%D0%B5%D0%B2%D0%B0%D0%B4%D0%B0>
82. Харьковский календарь на 1869 год / сост. А. Подвысоцкий. Харьков : Печатано в Губерн. тип., 1868. Год первый. 384 с.
83. Харьковский календарь на 1914 год / изд. Харьков. губерн. стат. комитета. Харьков : Тип. Губерн. правл., [1913]. Год сорок второй. 610 с.
84. Харьковъ: Открытіе Курско-Харьковской желѣзной дороги, 22 мая 1869 г." . – Всемирная иллюстрація. СПб., 1869 № 27 (28 червня) 8 с. Всемирная иллюстрация [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://archive.org/details/1869.1no126..2no2752/page/8/mode/2up?view=theater/>.
85. Honda, S. Development of Infrastructure in Japan during the Meiji Era. — Osaka: University Press, 2007. — 412 p.
86. Храм Христа Спасителя біля станції Бірки 11.07.2015 / Anton Bondarev. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://moniacs.kh.ua/hramhristaspasitelya/>.
87. Чегодаев П.В. Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета министров, т. 4. СПб., 1902.
88. Чупров А. И. Из прошлого русских железных дорог: статьи 1874-1895 гг. Москва: Изд. М. и С. Сабашниковых, 1909.
89. Шепелёв Л. Е. Царизм и буржуазия во второй половине XIX века: проблемы торгово-промышленной политики. Ленинград: Наука, Ленинградское отд-ние, 1981.

90. Шепелёв Л. Е. Царизм и буржуазия в 1904—1914 гг.: проблемы торгово-промышленной политики. Л.: Наука, Ленинградское отд-ние, 1987.
91. Раков В.А. Локомотивы отечественных железных дорог (1845-1955гг.). Москва : Транспорт, 1995. 564 с.
92. Южной – 100 лет / Ангелейко В.И., Ватуля А.С., Диамант С.Я., Жихарева Л.Т. и др. Харьков: изд-во изд-во ««Прапор», », 1969.
93. Южный Край. № 7987. 31.01.1904. Харків. [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://back2news.karazin.ua/?newspaper=7987>.
94. Янкул О. «Харьковский календарь» як атрибут губернського міста другої половини ХІХ – початку ХХ ст. *Краєзнавство в системі історичного знання (до 10-річчя Центру краєзнавства імені академіка П. Т. Тронька)* : матеріали ХХХVI-ї Міжнародної краєзнавчої конф. молодих учених (м. Харків, 7 груд. 2018 р.). Харків, 2019. С. 130–131.
95. Янкул О. М. «Харьковский календарь» (1869–1917 рр.) як історичне та історіографічне джерело». Дисертація на здобуття ступеня доктора філософії за спеціальністю 032 – Історія та археологія (галузь знань – Гуманітарні науки). – Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна Міністерства освіти і науки України, Харків, 2021. 253 с.
96. American engineer and railroad journal. — New York: M. N. Forney, 1893–1911. [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://library.si.edu/digital-library/book/americanenginee69/>.
97. Andrei Markevich. A Regional Perspective on the Economic Development of the late Russian Empire - University of Helsinki - Faculty of Social Sciences; New Economic School, 2015 [Електронний ресурс]. Режим доступу:
98. Cooke Brian. The Grand Crimean Central Railway - Knutsford: Cavalier House. 177 p.
99. Tiffe G. Geschichte des deutschen Lokomotivbaus. Berlin : Georg Siemens Verlagsbuchhandlung, 1985. 144 s.

100. Financial Times. The Nobel for Econsplaining. Financial Times. 2023. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.ft.com/content/1e2584d6-65ef-46de-bfb2-28811be65600>.
101. Fogel Robert. Railroads and American Economic Growth: Essays in Econometric History, 1964.
102. Gates B. Why Nations Fail by Daron Acemoglu and James Robinson. Gates Notes. 2013. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.gatesnotes.com/why-nations-fail>.
103. Pollins H. Britain's Railways: An Industrial History. — Newton Abbot: David and Charles, 1971. 223 p.
104. White J. H. Jr. A History of the American Locomotive: *Its Development, 1830-1880*. — New York: Dover Publications, 1979. 504 p.
105. Gölsdorf K. Lokomotivbau in Alt-Österreich 1837–1918. Wien : Verlag Josef Otto Slezak, 1978. 320 s.
106. McClelland Peter. Railroads, American Growth, and the New Economic History: A Critique. // *The Journal of Economic History*. 1968. Vol. 28, No. 1. P. 103–114. <https://www.jstor.org/stable/2116358>.
107. McCloskey Deirdre. Does the Past Have Useful Economics? *The Journal of Economic Literature*. 1976. Vol. 14, No. 2. P. 434–461. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.jstor.org/stable/2722519>.
108. Milanovic B. Acemoglu and Robinson's Why Nations Fail: a flawed attempt. *Links International Journal of Socialist Renewal*. 2022. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://links.org.au/node/6996>.
109. Despotopoulou A. Women and the Railway, 1850-1915. Edinburgh: Edinburgh University Press, 2015. 202 p.
110. Fritz Stöckl. Eisenbahnen in Deutschland: Geschichte und Gegenwart. München: GeraMond, 1999. 288 S.
111. Picard A. Les chemins de fer français : étude historique sur la constitution et le régime du réseau. T. 1. — Paris : J. Rothschild, 1884

112. Fournereau J. Les locomotives à vapeur de la S.N.C.F. : d'après les renseignements puisés auprès des services officiels de la S.N.C.F. — Montchauvet : Éditions Loco-Revue, 1947.
113. Oesterreichischer Eisenbahnbeamten-Verein. Geschichte der Eisenbahnen der Österreichisch-Ungarischen Monarchie. Bd. 1, Tl. 1. — Wien: Oesterreichischer Eisenbahnbeamten-Verein, 1898. 432 S.
114. Simmons J. The Victorian Railway. London: Thames & Hudson, 2009. 416 p.
115. Шенк Ф.-Б. Поезд в современность: мобильность и социальное пространство России в век железных дорог / пер. М. Лавринович; науч. ред. М. Лавринович. — Москва: Новое литературное обозрение, 2016. — 584 с.
116. Виргинский В.С. История техники железнодорожного транспорта. — Москва: Трансжелдориздат, 1938, Выпуск №1.
117. Пушкарева И.М., Бородкин Л.И., Глазунов С.В., Новиков А.В., Потолов С.И., Шильникова И.В. Трудовые конфликты и рабочее движение в России на рубеже XIX-XX вв./ ред. Пушкарева И.М. - СПб.: Алетейя, 2011.

ДОДАТКИ

Додаток А

Паротяги різних серій, які використовувалися на залізничних магістралях, що проходили через Харків¹⁶⁹

Серія Б (1860–1880-ті роки) – паротяги пасажирського типу, що використовувалися на головних маршрутах, забезпечували відносно високу швидкість¹⁷⁰.

Формула осьового компонування: 2-2-0 або 2-3-0

Максимальна швидкість: 50–60 км/год

Потужність: 400–600 к.с.

Тип пального: Вугілля

Основне застосування: Головні маршрути, швидкісні пасажирські перевезення

Аналоги:

- Російська імперія: серія М (Московсько-Курська залізниця)
- Європа: серія «Jenny Lind» у Великій Британії
- США: Baldwin 4-4-0 «American»

Серія Ч (Часовий, 1870–1890-ті роки) – вантажні паротяги, що використовувалися для перевезення зерна, вугілля та металургійної продукції¹⁷¹.

Формула осьового компонування: 0-4-0 або 0-5-0

Максимальна швидкість: 30–40 км/год

Потужність: 700–900 к.с.

Тип пального: Вугілля

Основне застосування: Вантажні перевезення зерна, металопродукції, вугілля

Аналоги:

¹⁶⁹ Вульф А. История железных дорог Российской империи. Москва: РИПОЛ классик, 2016.

¹⁷⁰ Раков, В.А. Локомотивы отечественных железных дорог. – Москва: Транспорт, 1995. – С. 564.

¹⁷¹ Раков, В.А. Локомотивы отечественных железных дорог. – Москва: Транспорт, 1995. – С. 564.

- Російська імперія: серія Г (Грузовий)
- Європа: Prussian G3 (Німеччина)
- США: Consolidation 2-8-0

Серія О (Основний, 1890-ті – 1900-ті роки) – універсальні паротяги, які могли використовуватися як для вантажних, так і для пасажирських перевезень¹⁷².

Формула осьового компонування: 2-4-0 або 2-4-2

Максимальна швидкість: 45–55 км/год

Потужність: 900–1100 к.с.

Тип пального: Вугілля

Основне застосування: Змішані перевезення

Аналоги:

- Російська імперія: серія П (Перехідний)
- Європа: французькі локомотиви серії Nord
- США: Atlantic 4-4-2

Серія Щ (Щука, початок ХХ століття) – потужні вантажні локомотиви, що застосовувалися на важливих залізничних маршрутах, включаючи Харківський вузол.

Формула осьового компонування: 0-5-0 або 2-6-0

Максимальна швидкість: 40 км/год

Потужність: 1200–1500 к.с.

Тип пального: Вугілля

Основне застосування: Важкі вантажні перевезення, в тому числі в

Харківському вузлі

Аналоги:

- Російська імперія: серія Е (пізніше – основа для паровозів ЕР)

¹⁷² Раков, В.А. Локомотивы отечественных железных дорог. – Москва: Транспорт, 1995. – С. 564

- Європа: серія G8 (Німеччина)
- США: Mikado 2-8-2

Для забезпечення залізничного руху через численні річки Харківщини збудували кілька важливих мостів: річку Сіверський Донець (1870-ті роки), річку Лопань (1880-ті роки), та річку Уди (1890-ті роки).

Додаток Б
Керівники залізниць¹⁷³

Курсько-Харківсько-Азовська залізниця

- О. фон Ган (1869–1874 рр.);
В. Іванов (1874–1886 рр.);
Дмитро Дмитрович Неронов (1887–1889 рр.);
В. Дворжецький (1889 р.);
Л. Богданович (1890 р.);
А. Ізмайлов (1890–1891 рр.);
Н. Васильєв (1891–1895 рр.).

Харківсько-Миколаївська залізниця

- Володимир Миколайович Печковський (1870–1889 рр.);
Микола Степанович Островський (1890–1898 рр.);
Шмідт Федір Іванович (1898–1901 рр.);
Федір Олексійович Галицинський (1901–1902 рр.);
Володимир Миколайович Волков (1902–1906 рр.);
Віктор Олександрович Розанов (1906 р.).

Курсько-Харківсько-Севастопольська залізниця

- Микола Амандович фон Ренкуль (1896–1901 рр.);
А. Крігер (1901–1905 рр.);
Шмідт Федір Іванович (1906–1907 рр.).

Південна залізниця

- Шмідт Федір Іванович (1907 р.);
Розанов Віктор Олександрович (1907–1908 рр.);
Івановський Іполіт Костянтинівич (1909–1910 рр.);

¹⁷³ Сторінки історії Південної залізниці [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://www.pz.gov.ua/history/>.

Стульгинський Владислав Гнатович (1910–1913 рр.);

Воскресенський Борис Дмитрович (1913–1916 рр.);

Язиков Борис Миколайович (1916–1917 рр.);

Іванов Олексій Миколайович (комісар 1920 р.).

Додаток В

Характеристика паротягів в окремих країнах світу (кінець XIX століття)

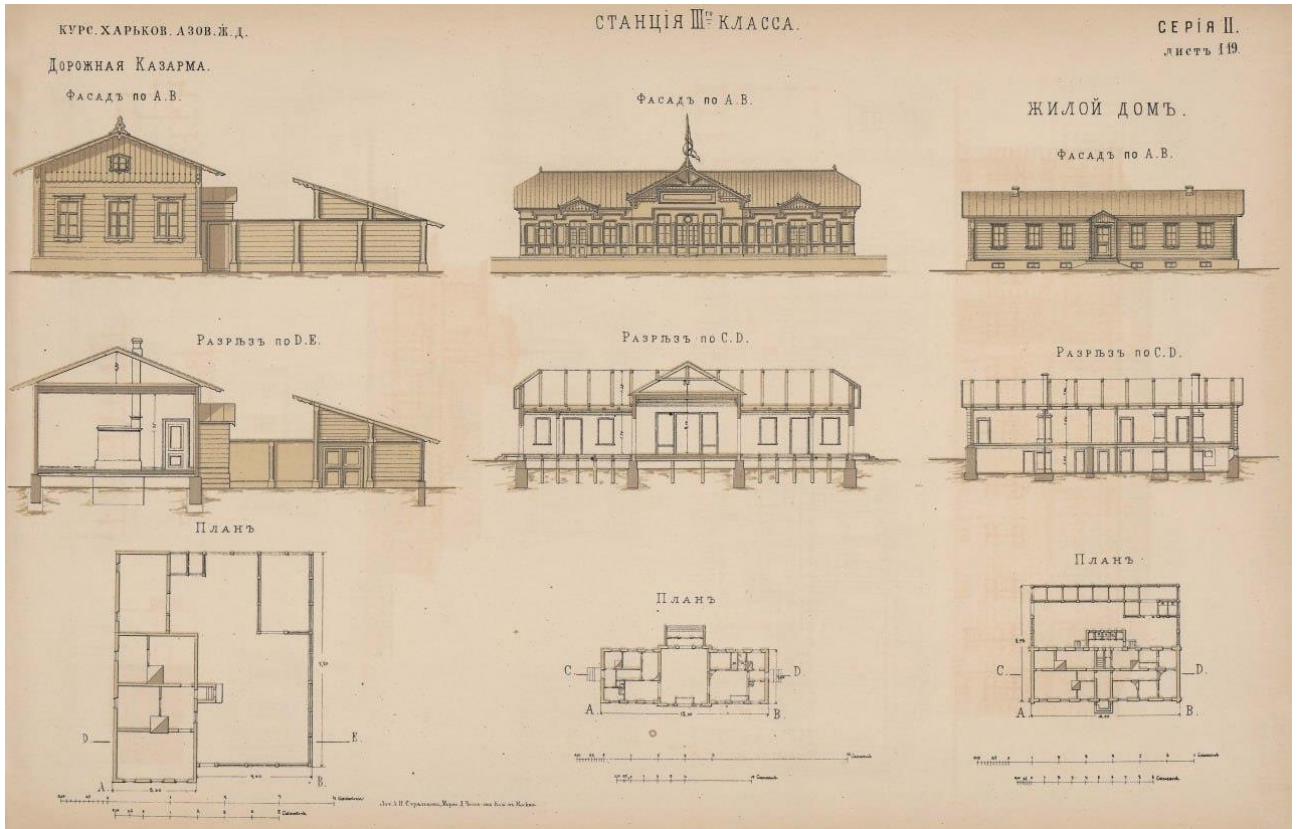
Країна	Основна модель паротяга	Формула осьового компонування	Макс. швидкість (км/год)	Потужність (к.с.)	Тип пального
США	Baldwin Mogul	2-6-0	65–80	800–1200	Вугілля
Велика Британія	GNR Stirling Single	4-2-2	120–140	900–1100	Вугілля
Франція	Nord 2.231	2-4-2	90–110	950–1150	Вугілля
Пруссія	P8	4-6-0	85–100	1000–1300	Вугілля
Австро-Угорщина	kkStB 109	2-6-2	80–95	950–1250	Вугілля
Російська імперія	Паротяг серії Ч	0-5-0	40–50	700–900	Вугілля

Зростання протяжності доріг у Російській імперії

Рік	км
1880	23 000
1900	51 000
1913	71 300
1917	73 800

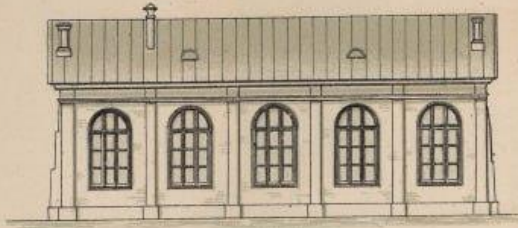
Додаток Г

Альбом креслень загального розташування колій, будівель і мостових споруд
Харківської залізниці¹⁷⁴

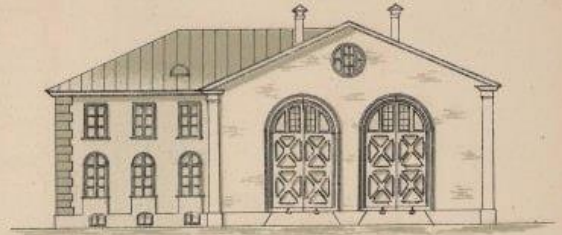


¹⁷⁴ Альбом чертежей общего расположения путей, зданий и мостовых сооружений существующих в России железных дорог / составил И. И. Волгунов. – Удостоен на Московской политехнической выставке 1872 г. Почетной награды 2-й категории. Москва : Печатня С. П. Яковлева, 1872. 235 с. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://tehne.com/event/arhivsyachina/albom-chertezhey-sooruzheniy-rossiyskih-zheleznih-dorog-1872>

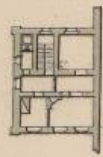
Фасадъ по А.В.



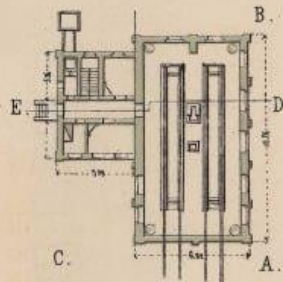
Фасадъ по С.А.



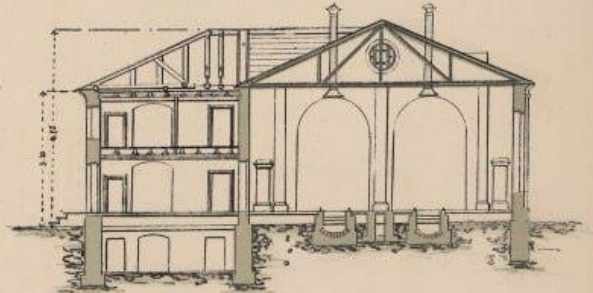
Планъ 2 этажа



Планъ 1 этажа

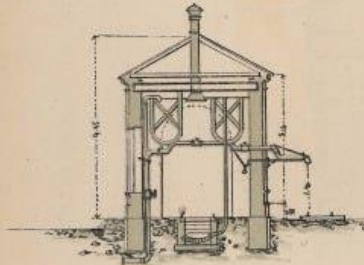


Разрѣзь по Е.Д.

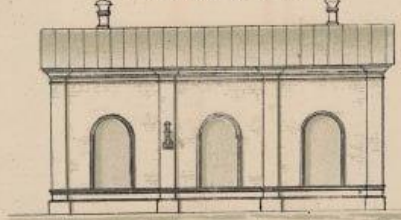


ПАРОВОЗНОЕ ЗДАНИЕ НА 1 ПАРОВОЗЪ.

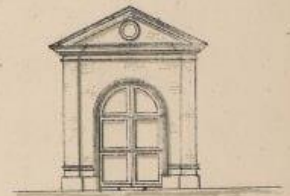
Разрѣзь по Д.Е.



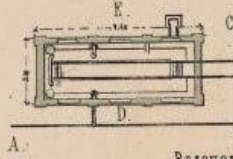
Фасадъ по А.В.



Фасадъ по В.С.



Планъ



Водоподъемное здание
для 10^л Силойной машины.
Фасадъ по Д.Е.



Водоподъемное здание для паровой машины.
въ 4, 6, и 8 силъ.

Фасадъ по А.В.



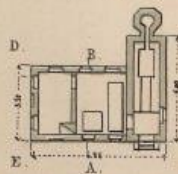
Фасадъ по В.Е.



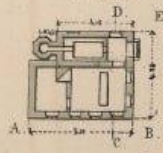
Разрѣзь по А.В.



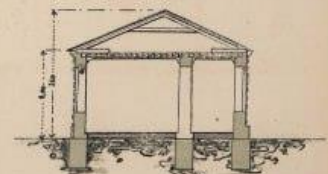
Планъ



Планъ

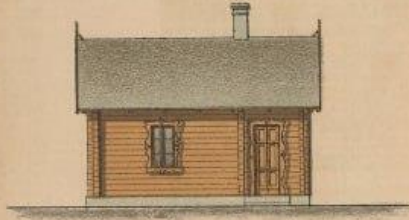


Разрѣзь по С.Д.

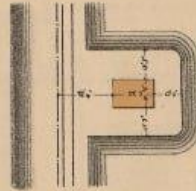


Д-р А. П. Сорокинъ. Харьк. Азов. Ж. Д. Машин. К-т.

ФАСАДЪ ПО А. В.



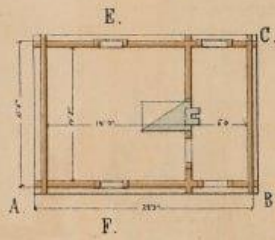
ОБЩІЙ ВИДЪ



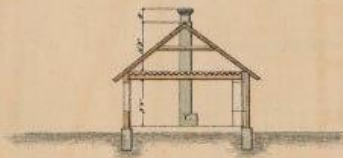
ФАСАДЪ ПО В. С.



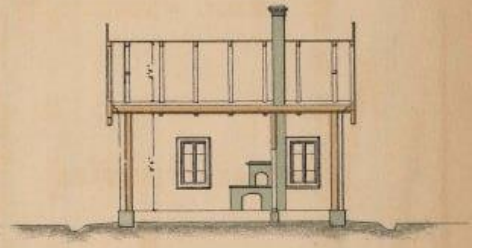
Планъ



Разрѣзь по Е. Ф.



Продольный разрѣзь.



КАЗАРМА.

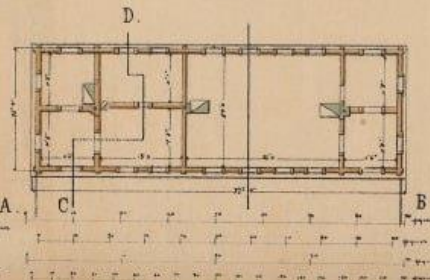
Фасадъ по А. В.



Разрѣзь по С. Д.



Планъ



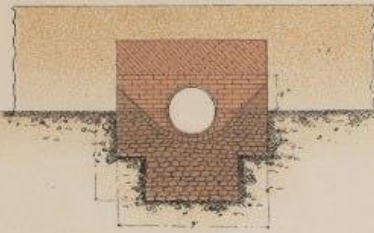
Диз. А. П. Суриковъ. Черч. А. Толкачевъ. Коп. по Коплю.

Въ Александріи

въ 1870 г.

ТИПЫ ТРУБЪ.
ЧУГУННОЙ ОТВЕРСТІЕМЪ ВЪ 3 ФУТА.

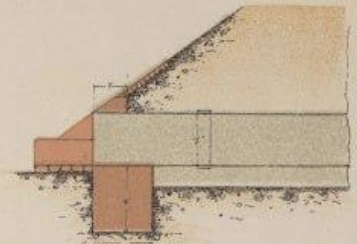
ФАСАДЪ



Поперечный Разрѣзъ



Разрѣзъ

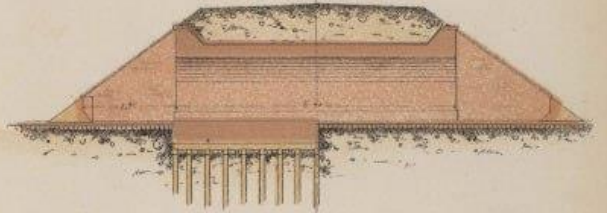


Каменной трубы
отверстіемъ въ 1 саж.
основаніемъ на сваяхъ.

ФАСАДЪ



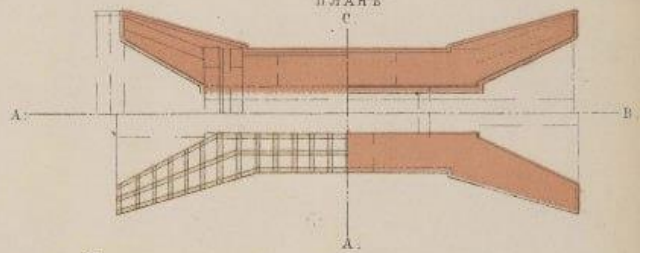
Разрѣзъ по А В



Разрѣзъ по С Д

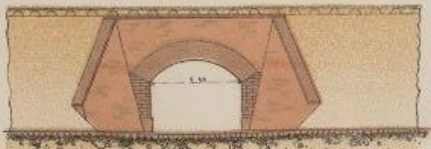


Планъ

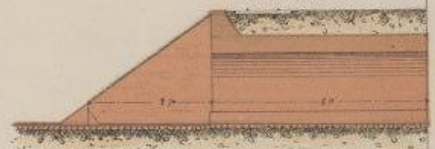


Отверстіемъ въ 9 саж.

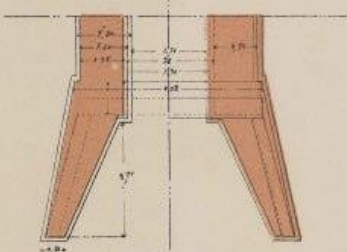
ФАСАДЪ



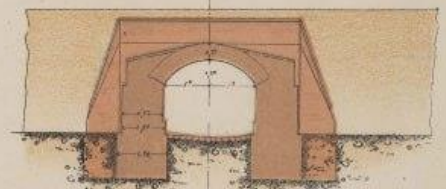
Разрѣзъ



Планъ

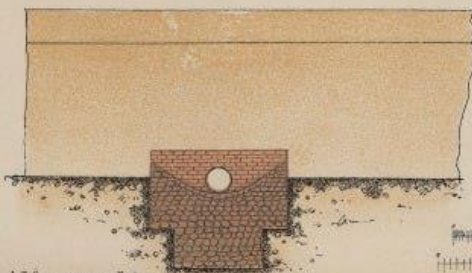


Разрѣзъ

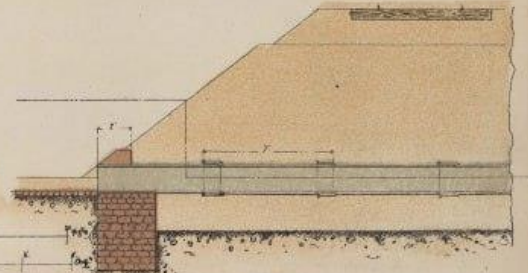


ЧУГУННОЙ ТРУБЫ ОТВЕРСТІЕМЪ ВЪ 18 ДЮЙМЪ.

ФАСАДЪ

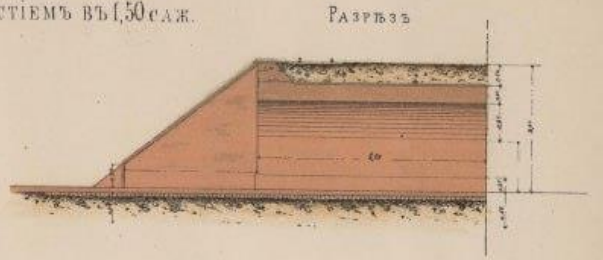


Разрѣзъ

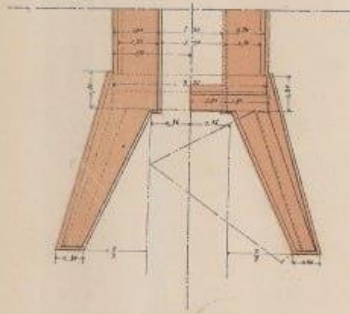


ТИПЫ ТРУБЪ.

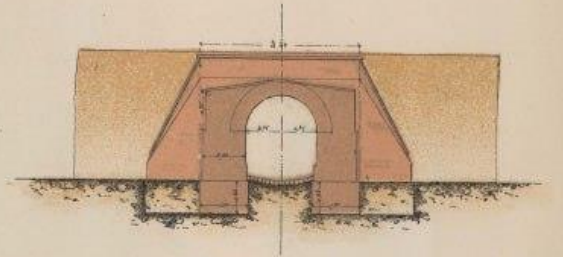
ОТВЕРСТІЕМЪ ВЪ 1,50 САЖ.



Планъ

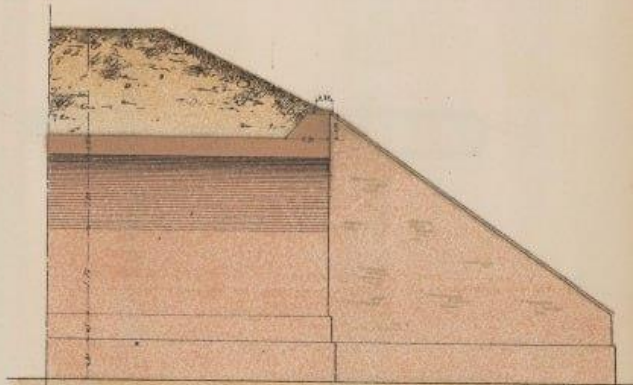
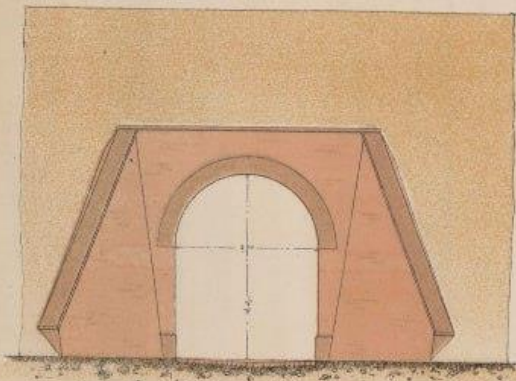


РАЗРѢЗЪ

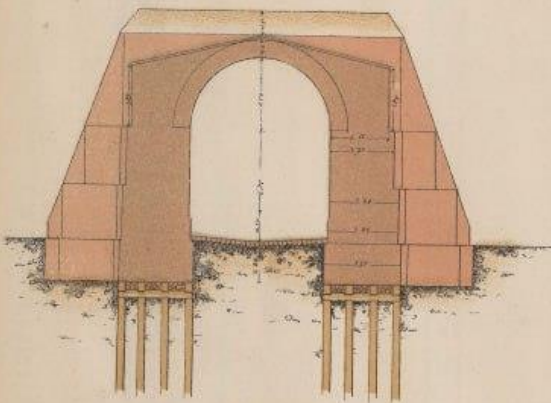


ОТВЕРСТІЕМЪ ВЪ 3 САЖ.
ОСНОВАНИЕМЪ НА СВАЯХЪ.

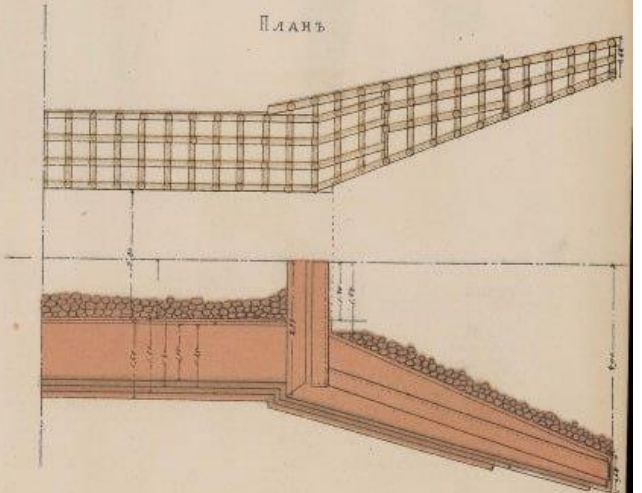
ФАСАДЪ

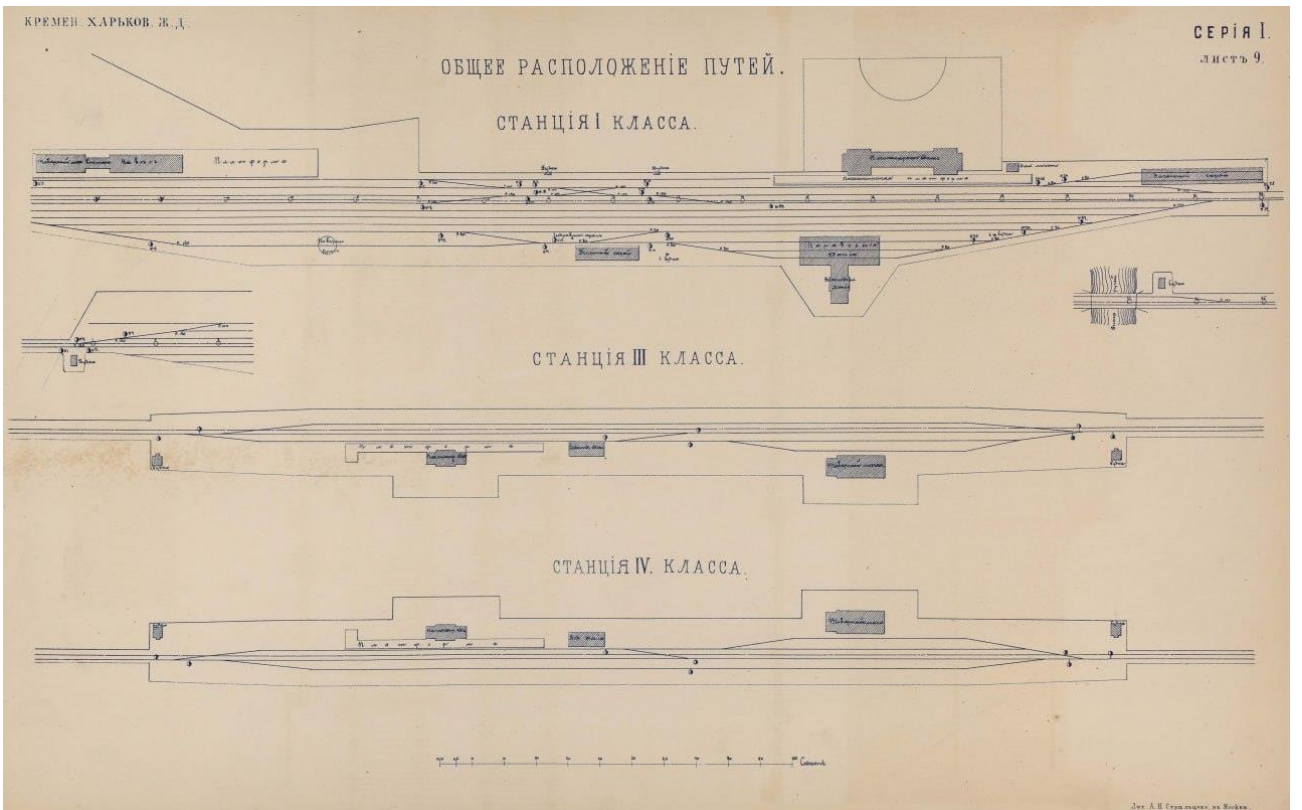
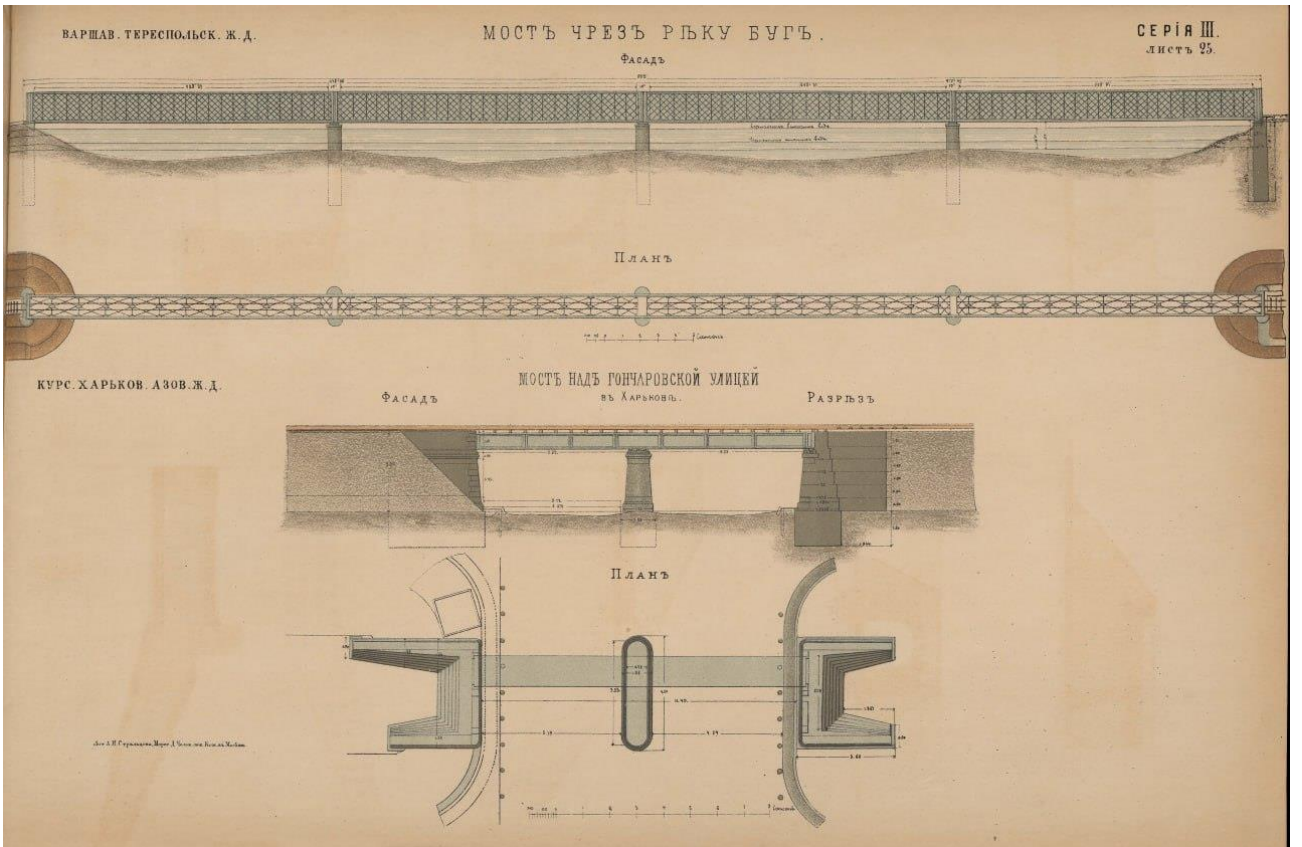


РАЗРѢЗЪ



Планъ





КУРС ХАРЬКОВ. АЗОВ. Ж. Д.

СТАНЦІЯ ХАРЦІНСКЪ и СЛАВЯНСКЪ.

СЕРІЯ II.
ЛИСТЪ III.

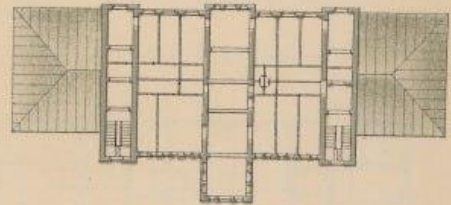
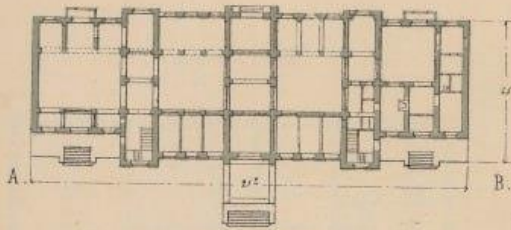
II КЛАССА

ФАСАДЪ по А. В.



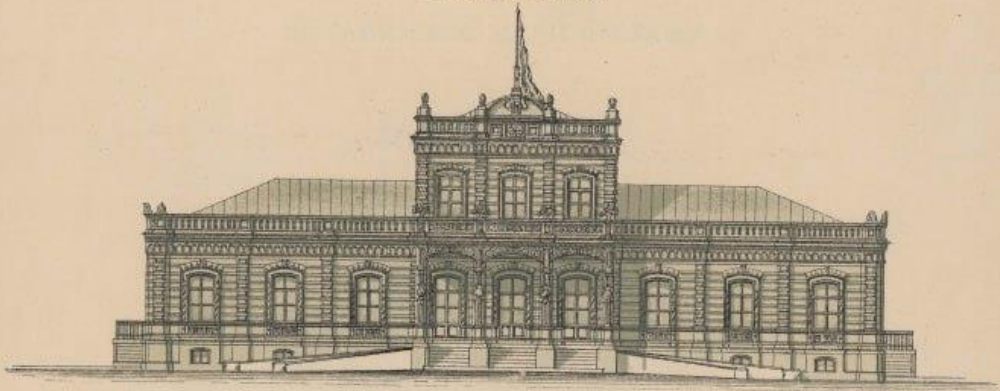
Планъ 1^{го} этажа.

Планъ 2^{го} этажа.



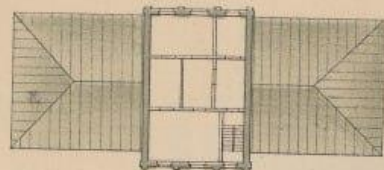
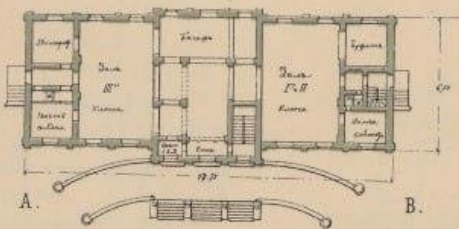
СТАНЦІЯ ХАРЬКОВЪ I^{го} КЛАССА.

ФАСАДЪ по А. В.

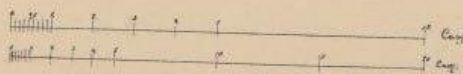


Планъ 1^{го} этажа.

Планъ 2^{го} этажа.

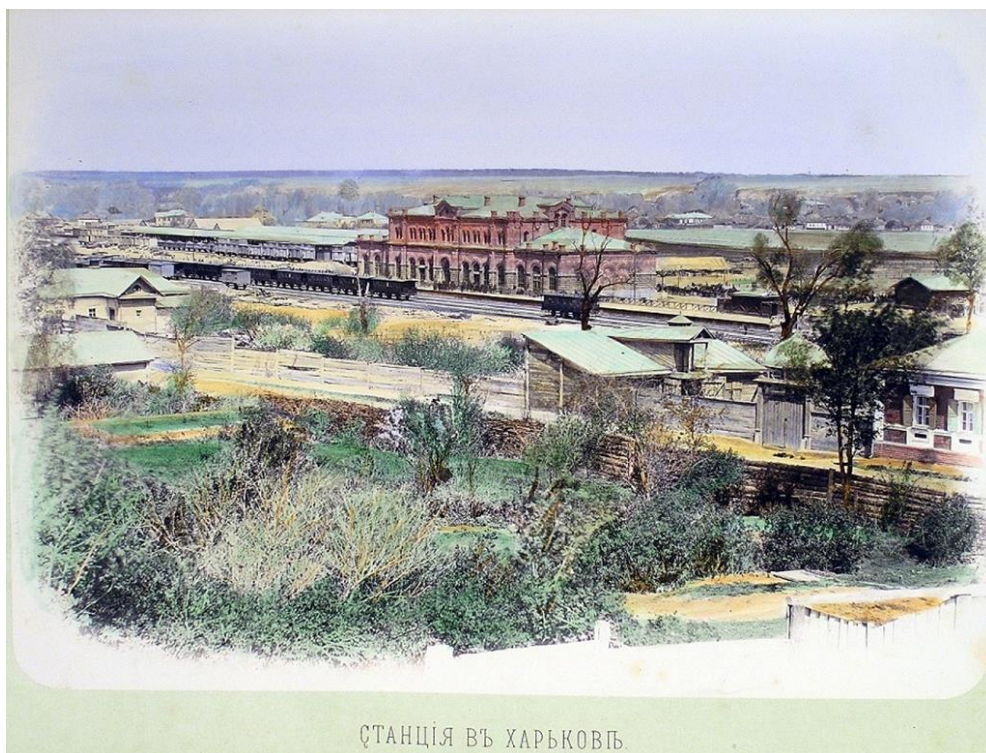


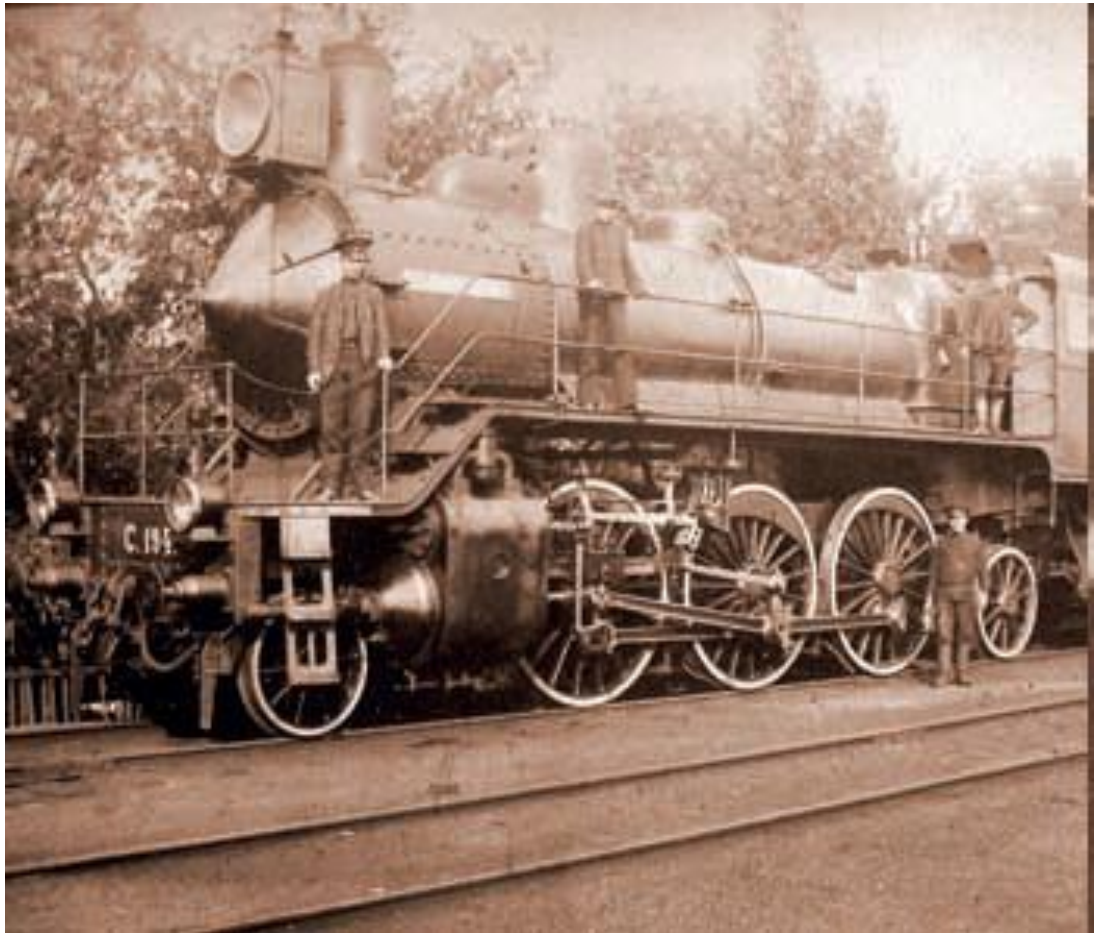
Арх. А. И. Стороженко, Мир. А. Чумаков, Килинъ, Мейеръ.



Додаток Г

Альбом видів Курсько-Харківсько-Азовської залізниці (1885-1888)

Джерело: © Шахти та рудники Донбасу www.donmining.info



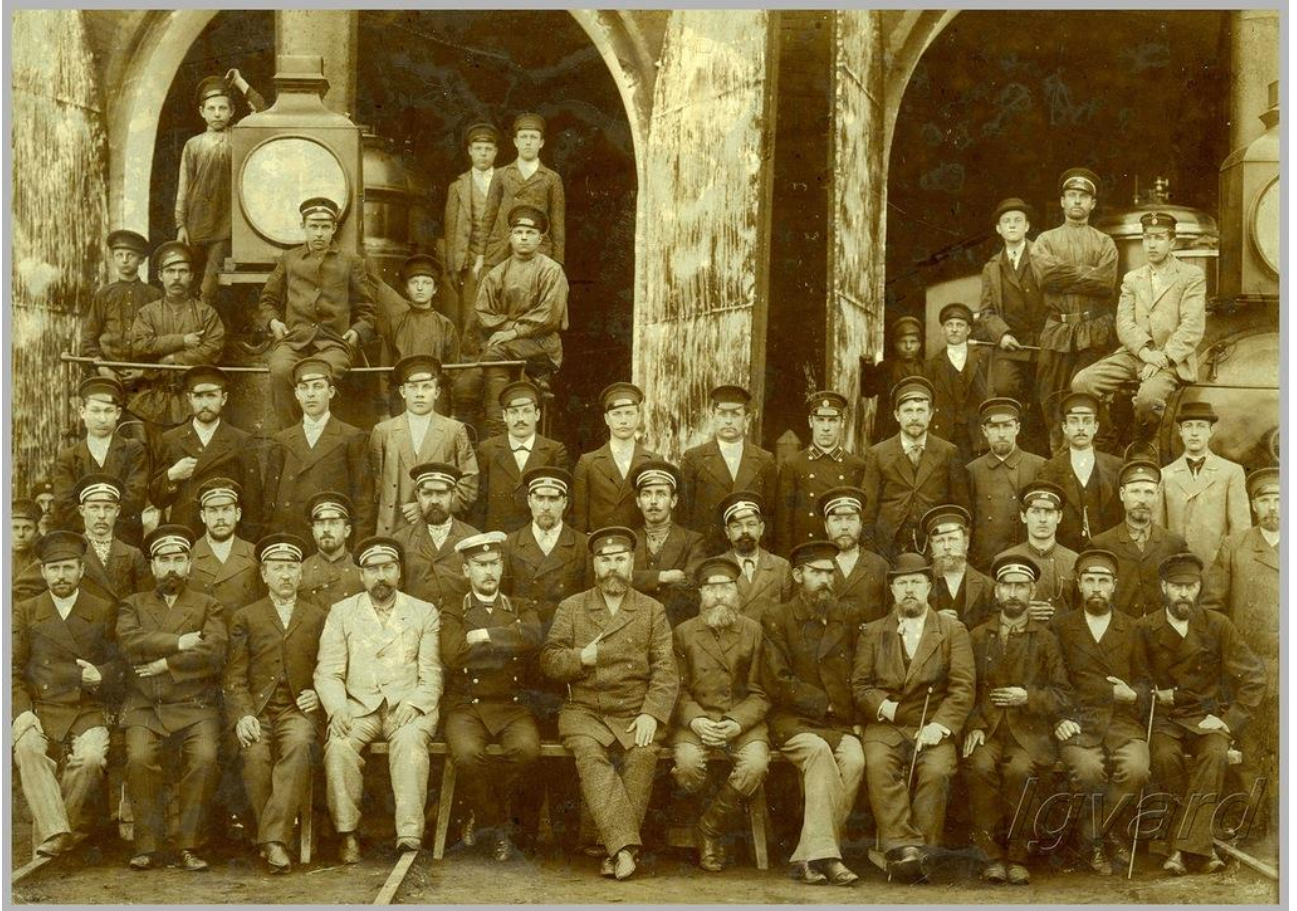
Додаток Д
 Станція Слов'янськ (поч. XX століття)¹⁷⁵



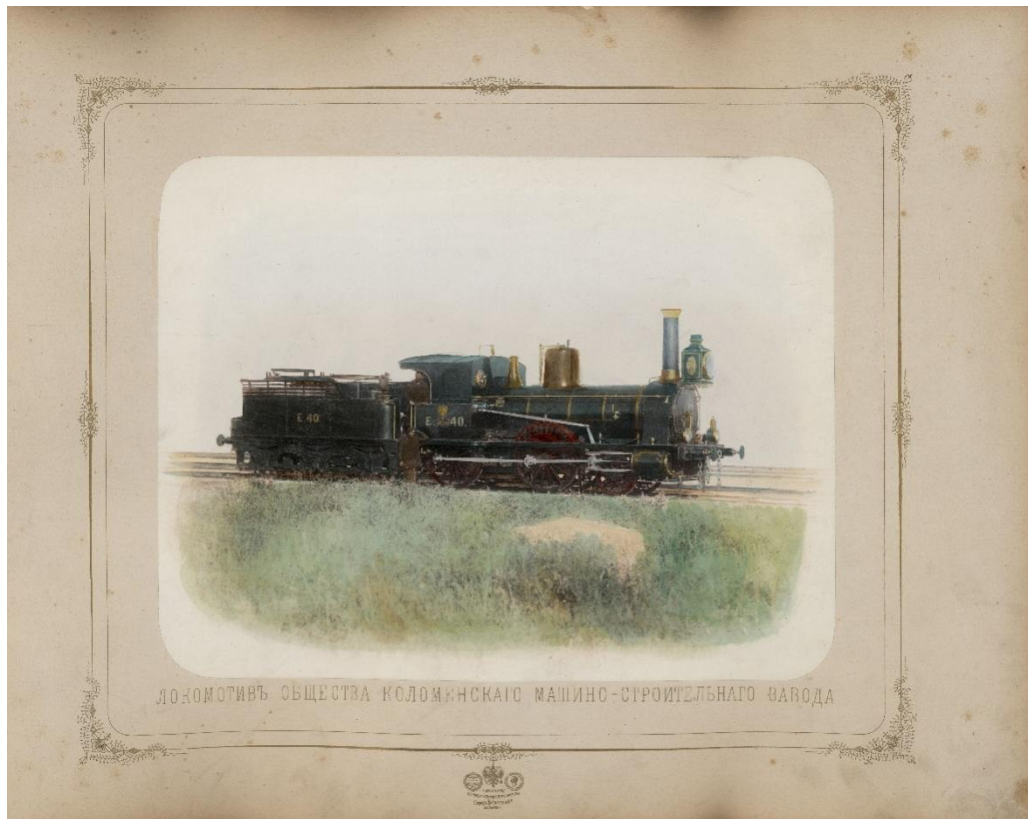
¹⁷⁵ Станції, мости, река, улицы: как выглядел Славянск в начале XX века (исторические фото). [Електронний ресурс]. Режим доступу: <https://freeradio.com.ua/stantsii-mosty-rika-vulytsi-iak-vyhliadav-slov-iansk-na-pochatku-khkh-stolittia-istorychni-foto/>

1899 рік. Працівники станції Слов'янськ біля стін паровозного депо.

Фотограф Ківатицький



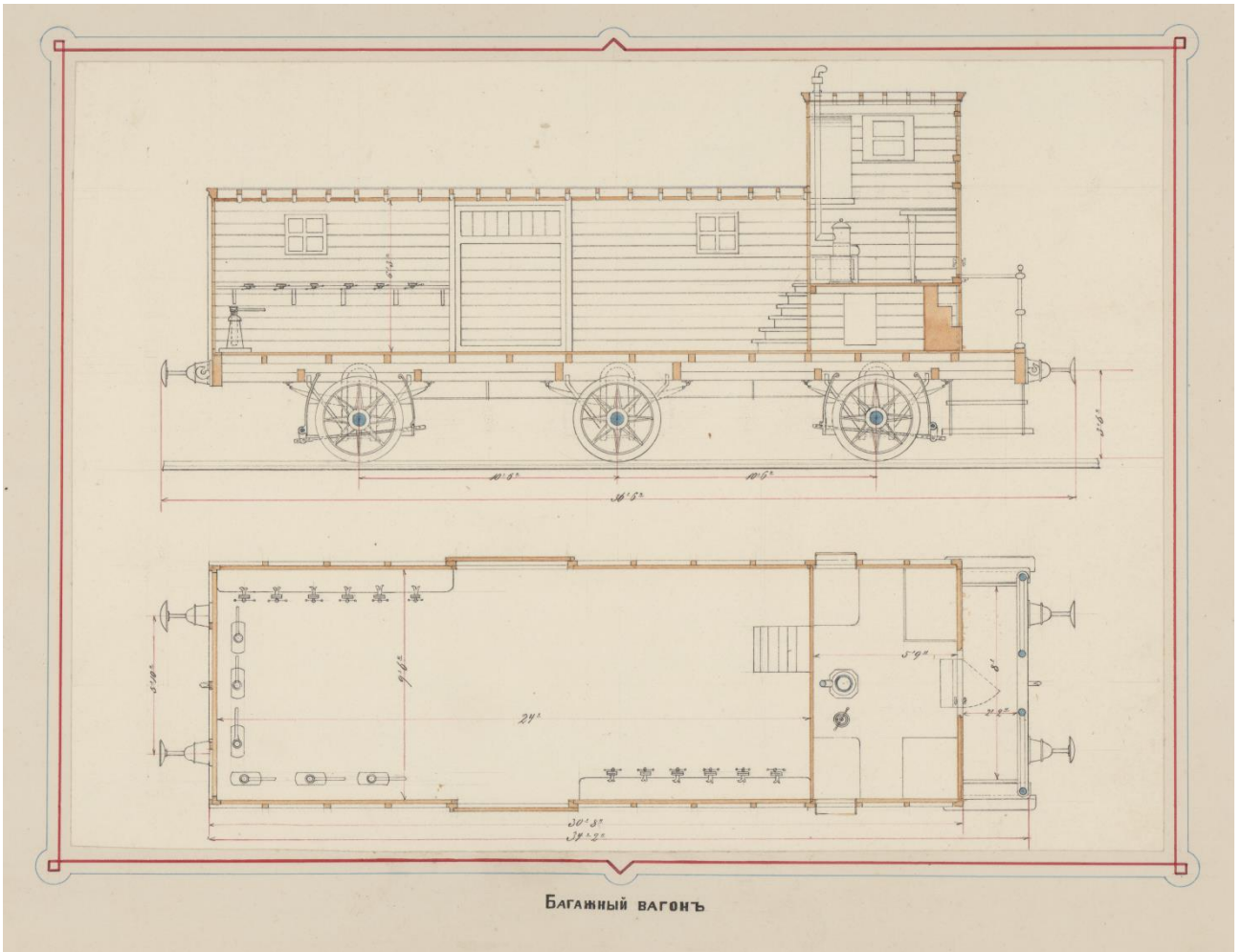
Додаток Е
Альбом видів Лозово-Севастопольської залізниці¹⁷⁶

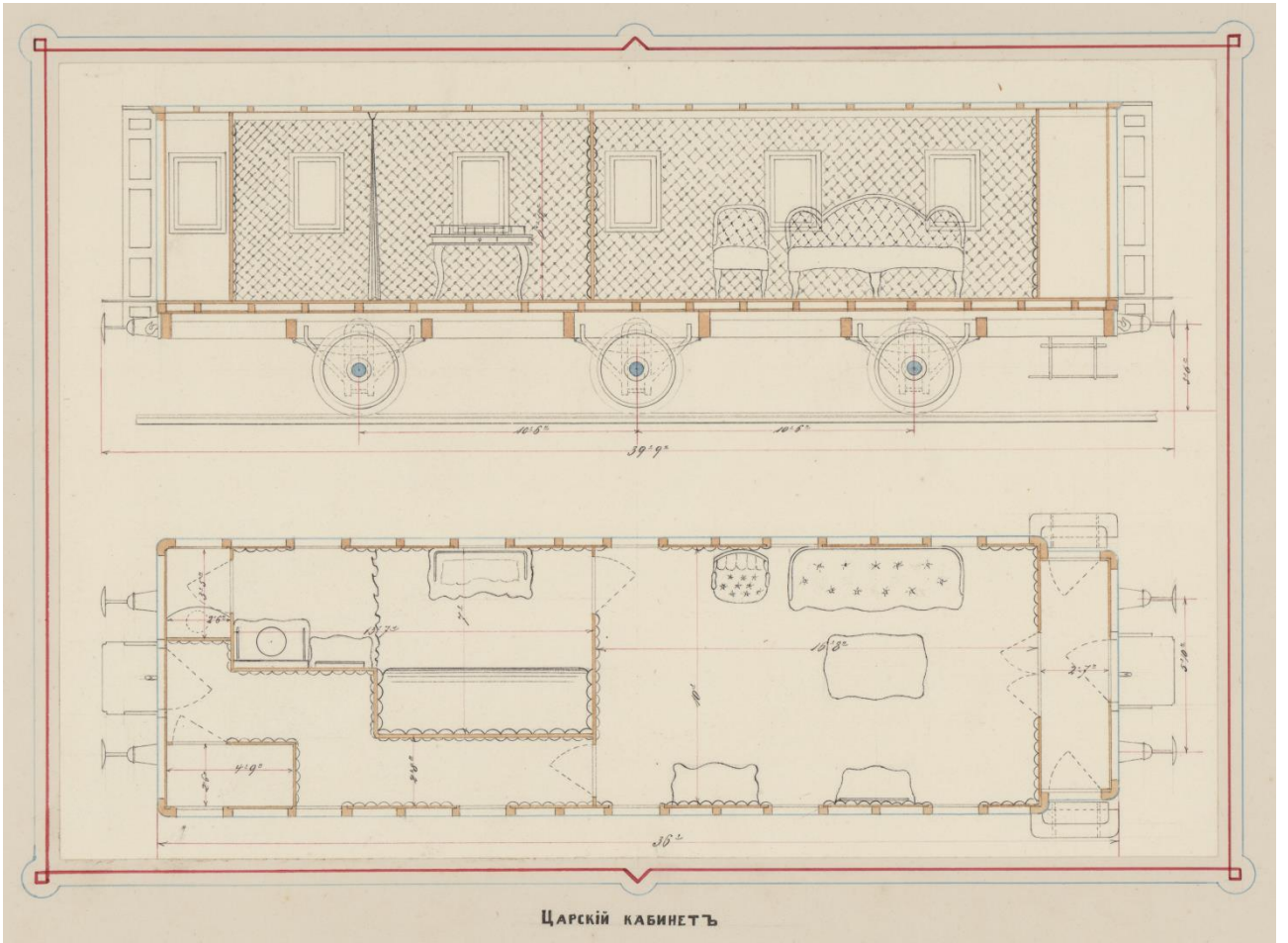


¹⁷⁶ Альбомъ видовъ Лозово-Севастопольской желѣзной дороги

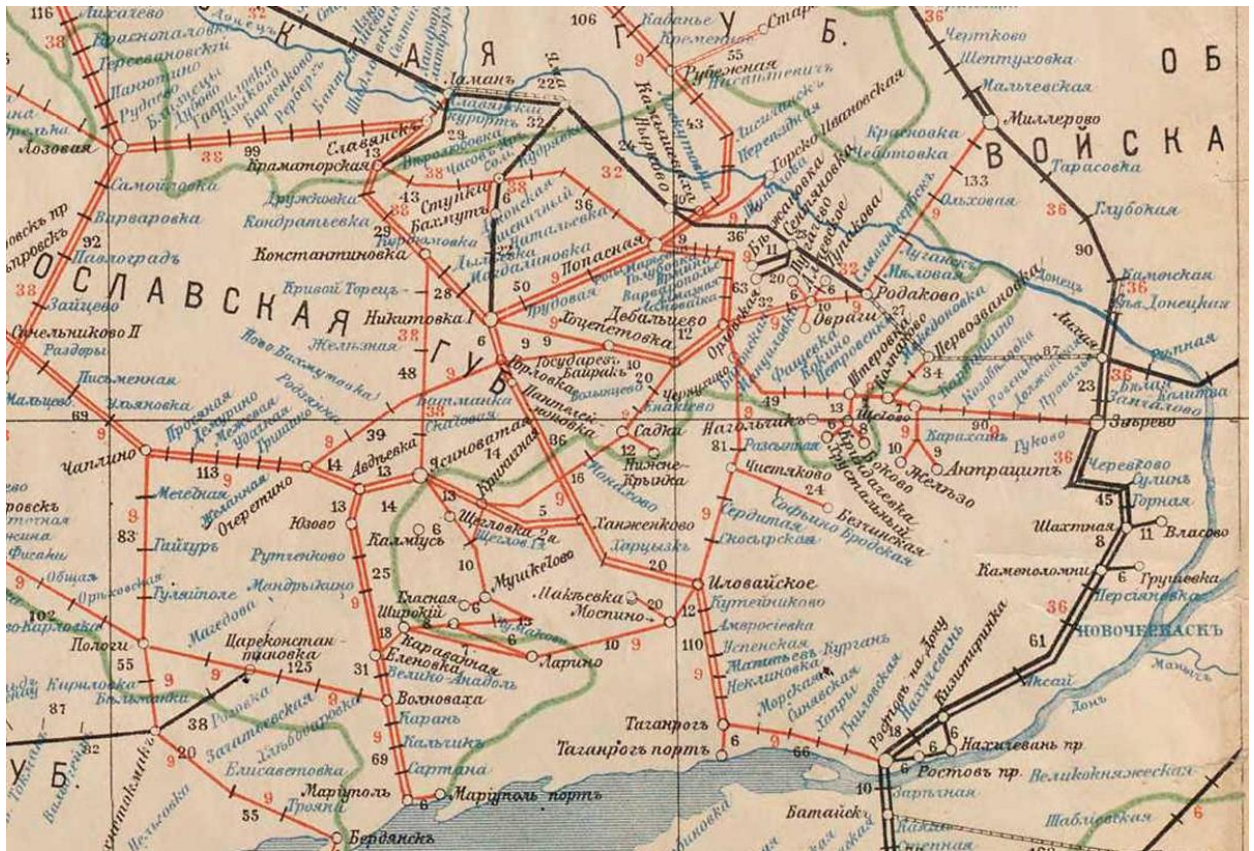
Додаток Є

Вагони Царського потяга Курсько-Харківсько-Азовської залізниці 1871 року





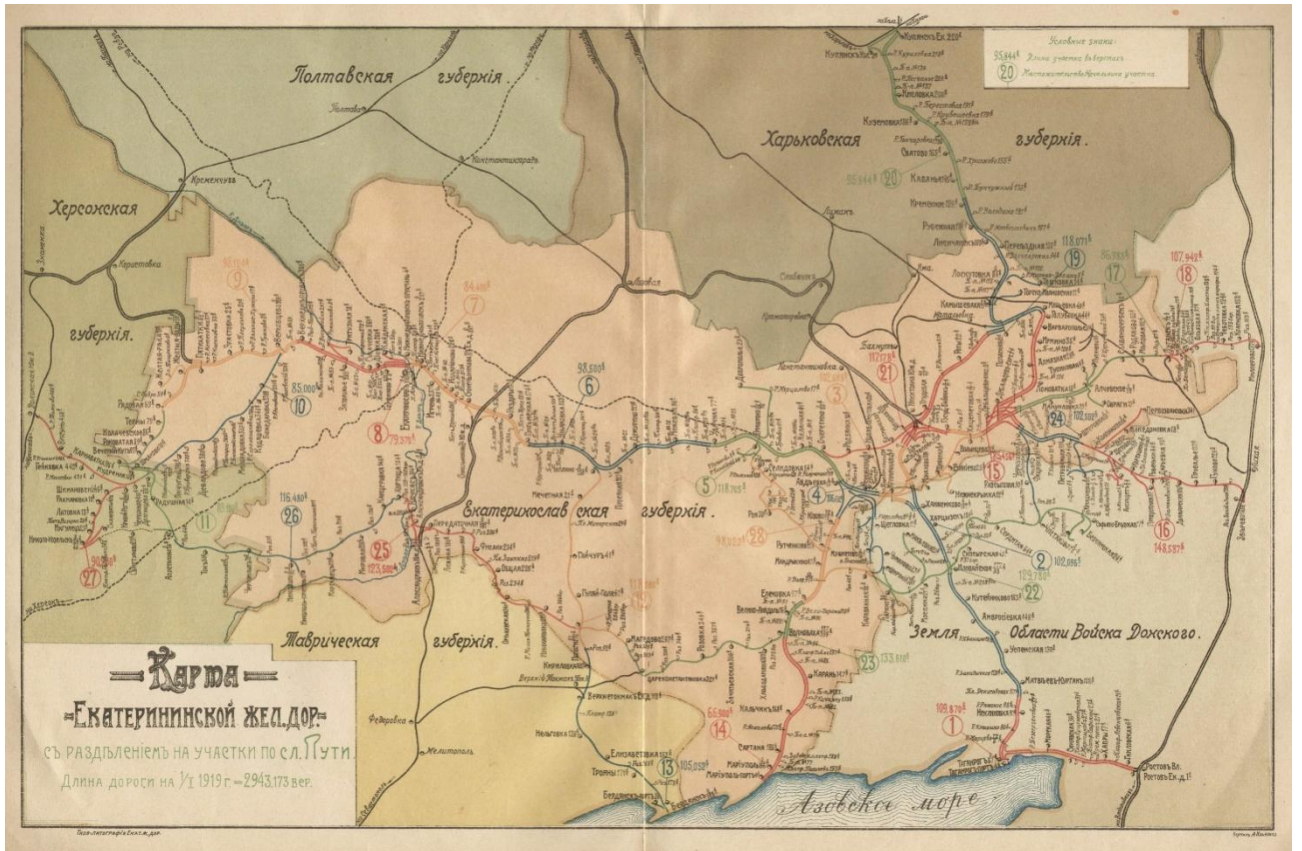
Додаток 3

Карта залізниці у Харківській губернії¹⁷⁷

¹⁷⁷ Схема железных дорог Европейской России (Издание И.Ф. Зауэра, 1914). [Электронный ресурс]. Режим доступа:

<https://www.donmining.info/2019/04/shema-zheleznyih-dorog-zauer-1914.html>

Додаток І

Карта Єкатерининської залізниці на 1919 рік¹⁷⁸

¹⁷⁸ Альбом схематических планов станций Екатеринославской железной дороги (1917). [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.donmining.info/2018/04/albom-planov-stantsiy-ekaterininskoy-dorogi.html>.

Додаток І

Група офіцерів Пензенського полку перед відправкою на війну з Японією,
Харків¹⁷⁹



ГРУППА ОФИЦЕРОВЪ 122-ГО ПЕНЗЕНСКАГО ПОЛКА, СНЯТАЯ ПЕРЕДЪ ВЫСТУПЛЕНИЕМЪ НА ВОЙНУ ИЗЪ ХАРЬКОВА.

¹⁷⁹ Група офіцерів Пензенського полку перед відправкою на війну з Японією, Харків. [Електронний ресурс].
Режим доступу:
https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/7/73/%D0%9E%D1%84%D0%B8%D1%86%D0%B5%D1%80%D1%8B_121-%D0%B3%D0%BE_%D0%9F%D0%B5%D0%BD%D0%B7%D0%B5%D0%BD%D1%81%D0%BA%D0%BE%D0%B3%D0%BE_%D0%BF%D0%BE%D0%BB%D0%BA%D0%B0_%D0%BF%D0%B5%D1%80%D0%B5%D0%B4_%D0%BE%D1%82%D0%BF%D1%80%D0%B0%D0%B2%D0%BA%D0%BE%D0%B9_%D0%BD%D0%B0_%D0%A0%D1%83%D1%81%D1%81%D0%BA%D0%BE-%D1%8F%D0%BF%D0%BE%D0%BD%D1%81%D0%BA%D1%83%D1%8E_%D0%B2%D0%BE%D0%B9%D0%BD%D1%83_%D0%B8%D0%B7_%D0%A5%D0%B0%D1%80%D1%8C%D0%BA%D0%BE%D0%B2%D0%B0.jpg

РЕЗЮМЕ

Дипломна робота присвячена дослідженню розвитку залізничного транспорту в Харківській губернії у другій половині XIX – на початку XX століття. У роботі визначено місце залізниць у процесах модернізації регіону, проаналізовано основні етапи будівництва залізничної мережі, а також вплив транспорту на економічні, соціальні та політичні трансформації краю.

У першому розділі розглянуто історіографію та джерельну базу проблеми, окреслено внесок імперських, радянських і сучасних дослідників. Другий розділ присвячено динаміці створення залізничних ліній, ролі держави, і приватного капіталу, а також формуванню Харкова як ключового транспортного вузла. У третьому розділі проаналізовано наслідки розвитку залізниць для промисловості, урбанізації, соціальної структури населення та робітничого руху.

У висновках узагальнено, що залізнична інфраструктура стала одним із визначальних чинників модернізації Харківської губернії, сприяла інтеграції регіону до загальноімперського, і світового економічного простору та суттєво вплинула на господарське й суспільне життя краю.

Ключові слова: залізничний транспорт, модернізація, Харківська губернія, урбанізація, промисловість.

ABSTRACT

The thesis examines the development of railway transport in the Kharkiv Governorate during the second half of the 19th and the early 20th centuries. It analyzes the role of railways in the modernization of the region, the stages of constructing the railway network, and the economic, social, and political effects of railway expansion.

The first chapter reviews historiography and the source base, highlighting the contributions of imperial, Soviet, and contemporary scholars. The second chapter focuses on the construction of major railway lines, the involvement of the state, and private capital, and the emergence of Kharkiv as a key transportation hub. The third chapter explores the impact of railways on industrial growth, urbanization, social changes, and the development of the workers' movement.

The conclusions emphasize that the railway system became a decisive factor in the modernization of the Kharkiv Governorate, facilitating its integration into the imperial and the economy and reshaping its social and economic landscape.

Key words: railway transport, modernization, Kharkiv Governorate, urbanization, industry.