

ПРОБЛЕМИ РОЗРОБКИ ПРОЕКТІВ БУДІВНИЦТВА ЗАЛІЗНИЦЬ НА ПІВДНІ УКРАЇНИ

У статті розглянуто різноманітні проекти, досліджено труднощі, що виникали на шляху їх реалізації та політику уряду щодо будівництва залізниць на Півдні України у другій половині XIX ст. Відмічено, що характерною рисою практично всіх первісних приватних прохань як іноземних, так і вітчизняних підприємців була відсутність наукового забезпечення, конкретних напрямів та вивірених розрахунків. Крім того, значною перешкодою на шляху до їх реалізації була невизначеність з фінансуванням будівництва.

Ключові слова: залізниця, проект, концесія.

В статье рассмотрены различные проекты, исследованы трудности, возникавшие на пути их реализации и политику правительства относительно строительства железных дорог на Юге Украины во второй половине XIX века. Отмечено, что характерной чертой практически всех первоначальных частных прошений как иностранных, так и отечественных предпринимателей было отсутствие научного обеспечения, конкретных направлений и выверенных расчетов. Кроме того, значительной преградой на пути к их реализации была неопределенность с финансированием строительства.

Ключевые слова: железная дорога, проект, концессия.

In this article, it was discussed various projects and explored the difficulties in the time of their realization and government policy for building of railways in the South of Ukraine in the second half of the nineteenth century. It's noted, that the characteristic feature of almost all primary projects of foreign and domestic businessmen was the lack of scientific support, specific directions and accurate calculations. In addition, the obstacle in the time of their realization was uncertainty with financing of building.

Key words: railway, construction project, a concession.

Через двадцять років незалежності України залишається гострою необхідність глибоких перетворень в усіх сферах економіки. На сьогоднішній день важливими постають питання становлення ринкових відносин в соціально-економічному розвитку України, суцільної приватизації державних підприємств. Особливо це стосується транспортної мережі, оскільки від ефективності її роботи залежить успіх усіх подальших реформ. Проаналізувати сучасний стан залізничного транспорту і спрогнозувати майбутнє можливо тільки через з'ясування його передісторії.

До того ж історія залізничного транспорту, незважаючи на досить активну дослідницьку діяльність попередників: П. Андреева, О. Варнеке, В. Верховського, Н. Кислинського, Г. Кірпи, Р. Пономаренка [1; 2; 3; 6; 7; 10] все ще залишає недостатньо вивчені питання. Тому автор ставить за мету дослідити проблеми розробки проектів створення залізничної мережі на Півдні України. Для цього необхідно вирішити наступні завдання: проаналізувати проекти залізниць; з'ясувати причини неможливості їх реалізації та політику уряду з цього питання.

Російська імперія являла собою величезну державу, в якій почалися процеси бурхливого економічного росту. Відсутність таких надійних шляхів сполучення, як залізничні, ставала прямою загрозою для економічної та воєнної могутності, безпеки країни. Враховуючи нагальну потребу у вирішенні проблеми комунікацій, відомство шляхів сполучення Росії 8 липня 1826 р. вперше обговорило низку пропозицій про будівництво залізниць у Росії і відхилило їх, відзначивши, що подібні дороги економічно не вигідні і, що їх важко утримувати в умовах нашого клімату, особливо у зимовий час.

Для Російської імперії будівництво залізниць в Україні було невідкладною задачею, оскільки Південні та Причорноморські губернії були одними з основних виробників сільськогосподарської продукції. І дійсно, існувала значна кількість різноманітних і достатньо реальних заяв, проектів і пропозицій. Наприклад, у 40-х роках генерал-губернатор Новоросії М. Воронцов звернувся до уряду з доповіддю, в якій зупинився на конкуренції інших виробників зерна, що з кожним роком дедалі більше змушували уряд

поквапитися з запровадженням залізниць. Він звернув увагу уряду на проект К. Маріні й К. Понудова, які прохали дозволити їм скласти акціонерну компанію для будівництва протягом 3-х років кінних залізниць, у першу чергу, від Одеси до Дністрянської пристані Парканів (поблизу Тирасполя) і від Одеси до Овідіополя. Згодом передбачалося продовжити головну колію від Овідіополя до Кременчука, збудувавши одночасно рукав до Балти. Систему кінних залізниць було обрано, як дешевшу за парову. Потрібний капітал К. Маріні й К. Понудов визначали в 10 тис. руб за версту (9,4 тис. руб/км). Щоб полегшити надходження капіталів і зменшити ризик, вони прохали урядової гарантії – 4 % чистого прибутку [1, с. 10].

У березні 1845 р. цей проект було розглянуто Комітетом Петербурзько-Московської залізниці, який принципово погодився, але зажадав докладних відомостей щодо фінансової та технічної сторін підприємства. У 1847 р. були проведені вишукування майбутньої залізниці від Одеси до Овідіополя [4, арк. 1]. І 12 травня 1848 р. К. Маріні подав новий, вже докладно розроблений, проект. Залізницю, тепер вже парову, було вирішено будувати на дві колії, довжиною 172,5 версти (184 км), вартість будівництва було вираховано у 12,53 млн. руб сріблом (71,5 тис. руб за версту або 76,3 тис. руб/км); від залізниці К. Маріні очікував 1,12 млн руб чистого прибутку, тобто 9 % від витраченого капіталу [2, с. 10]. Але проект не було реалізовано через відсутність коштів у російського уряду у результаті кризи 1847 р. і революції 1848 р.

Зазначимо, що така сама доля чекала і подальші проекти, але потреба у залізницях була настільки велика, що вони виникали безперервно. Передусім, у 1850 р. виступив статський радник О. Вагнер з пропозицією скласти компанію для будівництва залізниці від Катеринослава до Бердянська, але з цієї справи нічого не вийшло, оскільки одночасно неможливо було зібрати гроші на дві залізниці – і до Бердянська, і до Одеси, а відтягнення капіталів від останньої не допускали головні керівники економічної політики Степової України – генерал-губернатор О. Федоров та князь М. Воронцов [3, с. 70].

Деякі підприємці, які розуміли економічну і стратегічну важливість нових шляхів сполучення для з'єднання центральних губерній з Чорноморським узбережжям, пропонували прокласти їх на приватні кошти.

Так, навесні 1851 р. першу спробу приступити до будівництва південної магістралі (Москва – Чорне море) зробив полтавський голова дворянства Г. Павловський. Він звернувся до уряду з проханням дозволити будівництво залізниці між Москвою і Кременчуком і надалі продовжити її до Одеси [10, с. 21]. Компанія прохала урядової гарантії у розмірі 4 % з витраченого капіталу.

Головноуправляючий шляхами сполучення П. Клейнміхель відповів відмовою, посилаючись на закон, що, власно кажучи, був засобом придушення спроб приватних підприємців узятися за будівництво залізниць.

Не маючи договору, приватні особи повинні були витратити величезні суми на дослідницькі роботи. При цьому уряд міг не затвердити проект дороги, а то й зовсім відхилити пропозицію про концесію [9, с. 42]. Подібне підприємство було не тільки пов'язане з очевидним ризиком втратити капітал, але й взагалі виявлялося не під силу окремим підприємцям. З іншого ж боку, характерною рисою практично всіх первісних приватних прохань як іноземних, так і вітчизняних підприємців була відсутність наукового забезпечення, конкретних напрямів та вивірених розрахунків. Таким чином, ані уряд, ані підприємці не могли вірно організувати справу, що істотно гальмувало створення залізничної мережі в Російській імперії.

У січні 1852 р. з'явилася нова пропозиція від князя Д. Кочубея, баронів А. Лівена, Ю. Огарьова, графів О. Кушельова-Безбородька, С. Ковалевського, барона О. Мейендорфа, І. Толстого, князя С. Кочубея та банкіра Л. Френзеля [5, с. 11], які прохали дозволу скласти компанію для будівництва залізниці від Харкова до Феодосії з рукавом до Катеринослава, загальною довжиною 605 верст (646 км). Вони добивалися концесії на 50 років, визнаючи потрібний капітал у 30 млн. руб. (49,6 тис. руб за версту або 46,5 тис. руб/км), сподіваючись здобути його через випуск акцій і облігацій частково у Росії, частково за кордоном, з урядовою гарантією 4 % прибутку. Щоб заручитися підтримкою Головного управління шляхів сполучення, ця група у січні 1852 р. запропонувала П. Клейнміхелю очолити її. Проти проекту виступив М. Воронцов, оскільки кінцевий пункт – Феодосію, було обрано невдало, оскільки це – маленьке місто з незалюдненими околицями і без жодного торговельного значення, тим часом, як «в Одесі зібрані всі підстави, всі елементи добробуту й промисловості» [2, с. 12]. До того ж незважаючи на одержане 24 грудня 1852 р. затвердження концесії з гарантією 5 %, вони не змогли, через пригнічений стан грошового ринку, зібрати потрібних капіталів і 31 січня 1853 р. відмовилися від концесії [2, с. 6; 8, с. 8].

Зазнавши невдачі, П. Клейнміхель як головний засновник з невтомністю взявся відхилити пропозиції інших компаній. Так, у лютому 1852 р. англійський інженер В. Вінйоль прохав концесії на 80 років залізниці від Варшави до Одеси з рукавом від Дубна до Бродів, довжиною 1 тис. верст (1067 км) за 80 млн руб сріблом (80 тис. руб за версту або 75 тис. руб/км), але Залізничний Комітет 10 травня 1852 року відхилив цю пропозицію, оскільки вона мала тільки місцеве значення [3, с. 70].

Зазначимо, що проектів було так багато, що наприкінці 1852 р. в Одесі було створено Комітет для приймання та розгляду пропозицій будівництва залізниць, до якого М. Воронцов залучив графа А. Потоцького, К. Фонтон та деяких російських й іноземних неогоціантів. До цього Комітету надійшла пропозиція від А. Дюваля, який прохав концесії на 50 років залізниці Одеса – Москва, з гарантією 5 % на капітал у 75 тис. руб. за версту

(70,3 тис. руб/км). М. Воронцов підтримував цей проєкт, але 5 лютого 1853 р. його було відхилено, як «голослівний» [3, с. 70-72].

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

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

2 вересня 1854 р., уряд видав наказ розпочати вишукування на трасі Москва – Харків – Кременчук – Єлисаветград – Овідіополь – Одеса [8, с. 8]. Через півтора місяці надійшло розпорядження приступити до вишукувань колії Харків – Феодосія; 18 лютого 1855 р. – розпорядження про прокладку траси від запланованої Харково-Феодосійської колії у Донбас, а 27 червня – колії Генічеськ – Сімферополь – Бахчисарай – Севастополь. Загальна довжина цих колій перевищувала 1968,5 верст (2,1 тис. км) [11, арк. 11].

Зміни у залізничній політиці самодержавства не залишилися непоміченими для іноземних підприємців. Американські фінансисти, користуючись катастрофічною ситуацією, до якої потрапила Росія, вважали момент придатним, щоб запропонувати будівництво залізниць на дуже невідгядних для неї умовах.

Так, влітку 1854 р. американський банкір Ч. Сандерс висловив бажання взятися за спорудження Петербурзько-Варшавської (будівництво якої на той час припинилося) і Московсько-Чорноморської залізниць. Він просив встановити вартість 140-160 тис. руб за версту (131-145 тис. руб/км), що у два-три рази перевищувало довоєнні ставки [7, с. 113]. Комітет відхилив основні, явно кабальні, вимоги Ч. Сандерса. Підкреслимо, що висновок комітету був дійсно конструктивним. У ньому чітко вказувалися ті умови, що можуть бути прийняті й відхилялися явно нереальні.

Майже одночасно з Ч. Сандерсом секретар американської телеграфної компанії В. Шаффнер висловив намір побудувати залізницю Москва – Харків – Кременчук – Овідіополь – Одеса з відгалуженням від Харкова на Феодосію. Будівельний капітал за його підрахунками, повинен був скласти близько 266 млн руб (150 тис. руб за версту або 141 тис. руб/км) при гарантованому прибутку 6 %. Причому він прямо заявив, що до створення концесії не бере на себе ні пошуків, ні складання проєктів і кошторисів [7, с. 116]. Оскільки його умови виявилися ще важчими від тих, які висував Ч. Сандерс, пропозиція була відхилена.

У 1856 р. з'явився черговий проєкт француза Ж. Лафіта, який голослівно пропонував збудувати залізницю від Одеси до Києва. У березні 1856 р. австрійська компанія висловила бажання збудувати колію від Чернівців до Одеси і від

Катеринослава до Сімферополя з рукавом від Берислава на Миколаїв та Одесу [2, с. 19].

У травні 1856 р. англійські капіталісти К. Рені, А. Лемперт, Д. Уайтс та А. Ріксон пропонували збудувати залізницю від Одеси до Кракова, довжиною 400 верст (426,7 км) і від Одеси до Маяків на Дністрі, довжиною 30 верст (32 км) з західноєвропейською шириною колії. Ціну першої дороги було визначено у 12 тис. фунтів стерлінгів за версту (11,3 тис. ф.ст./км), а другої – у 10 тис. ф. ст. (9,4 тис. ф.ст./км), виговорюючи собі необмежену владу в будівнанні цих залізниць на всьому їх протязі, в користуванні протягом 66 років, з гарантією 4,5 %. Всі будівельні матеріали уряд повинен відпускати компанії безкоштовно [2, с. 19]. Тоді ж вищезгаданий В. Віньоль, від імені Д. Стокса та інших капіталістів прохав концесії на будівництво залізниць Варшава – Одеса з рукавами на Київ та Броди і Москва – Одеса.

Слід сказати, що надходили пропозиції і від російських підприємців, але вони не мали серйозного характеру. Так, у 1855 р. Є. Гудим, О. Ходоровський і П. Брок пропонували збудувати за 5 млн руб. (71,4 тис. руб. за версту або 67 тис. руб/км) залізницю від Катеринослава до німецької колонії Ейнляге, довжиною 70 верст (74,7 км).

У лютому 1856 р. О. Мейендорф, який у 1852 р. вже брав участь у вищезазначеному проєкті Д. Кочубея, прохав дозволу скласти компанію для будівництва колії від Москви на південний захід до Чорного моря [2, с. 18].

Нарешті уряд все-таки визнав корисність залізниць. На початкових етапах фінансування будівництва відбувалось за рахунок державних коштів. Так, за часів правління Миколи I будівництво проводилося тільки на кошти скарбниці. Інколи держава надавала приватним компаніям підряди на будівництво, але після його закінчення викупала побудовані шляхи. В результаті, з 1842 по 1855 р. було побудовано лише 979 верст (1 тис. км) шляхів [10, с. 26]. Отже, ця політика не принесла бажаних результатів і тому, уряд звернувся до практики залучення приватних капіталів.

У подальшому і до кінця 80-х років XIX ст. будівництво й експлуатація залізниць у Росії проводилися в основному за рахунок акціонерних кампаній із залученням іноземного капіталу. Так, ще у 1856 р. уряд провів серію переговорів з іноземними підприємцями і на початку 1857 р. уклав концесію на спорудження мережі залізниць, у т. ч. і дороги Москва – Курськ – Феодосія. Загальна довжина наміченої до будівництва мережі складала близько 3,75 тис. верст (4 тис. км). Для її спорудження було утворено «Головне товариство російських залізниць», затверджено основні умови та статут. Капітал Товариства визначався у 275 млн руб сріблом, тобто 68,8 тис. руб за версту (54,5 тис. руб/км) і мав утворитися через випуск акцій і облігацій [6, с. 68]. Фінансування будівництва здійснювалось головним чином за рахунок приватного іноземного капіталу. До Ради Правління з боку Росії входили Голова –

тайний радник А. Левшин, банкір А. Штигліц, дійсний тайний радник Л. Тенгоборській, сенатор Б. Данзас, граф В. Бобринський, А. Абаза та 8 іноземців, у т. ч. 6 банкірів. Але до середини 1858 р., так, по суті, нічого і не побудувавши, Головне товариство витратило 75 млн руб [7, с. 118].

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

В умовах, що склалися, уряд пропонував концесіонерам дуже вигідні пільги, однак вони не тільки не спокушали, а, навпаки, лякали підприємців.

Але, вже 30 квітня 1857 р. представник торговельного Дому Т. Бонар і К^о, К. Шульц, графи А. Ржевуський, А. Адлерберг та М. Голєніщев-Кутузов, князь С. Долгорукий та Л. Кочубей, брати фон Бенкендорф, граф Ф. Лубенський та А. Сафронів прохали дозволу скласти акціонерну компанію для будівництва залізниць від Одеси на Балту, Брацлав, Київ, Ніжин та Кролевець до зустрічі з проектованою Лібавською або Феодосійською коліями між Орлом і Оршею, довжиною 1,4 тис. верст (1,5 тис. км), визнаючи її вартість у 2,8 млн руб сріблом, або 66,3 тис. руб за версту (62 тис. руб/км). На цей капітал компанія прохала протягом 75 років гарантії в перші 48 років по 5,5 %, а у наступні 27 – по 4 % [3, с. 85].

Цю пропозицію розглядав 7 травня 1857 р. Комітет Залізниць і, взявши до уваги, що 1856 р. головний фундатор цієї компанії Бонар і К^о через У. Гладстона пропонував набагато кращі умови: 53 тис. руб за версту (49,7 тис. руб/км) з гарантією 5 %, запропонував фундаторам погодити свої вимоги з вимогами банкіра У. Гладстона 1856 р.

Навесні 1858 р. з'явилася нова компанія, до якої приєдналася і перша. На чолі її стояли інженери С. Кербедз і Д. Марченко. Вони прохали дозволу будувати залізницю від Одеси до Бердичева, від Радзивілова на Бердичів до Києва та від Києва до Курська, довжиною 1,2 тис. верст (1,28 тис. км). 2 квітня 1863 р. було затверджено статут Товариства Одесько-Київської Залізниць [3, с. 102].

Воно повинно було збудувати залізницю Одеса – Крижопіль – Київ, довжиною 647 верст (690 км) і володіти залізницею 85 років. На капітал у 55 млн. руб, тобто 85 тис. руб за версту (79,7 тис. руб/км) було дано гарантію 5 %. Роботи повинні були розпочатись не пізніше весни 1864 р. Рух на першій ділянці від Одеси до Крижополя повинен був відкритись не пізніше 1868 р., а на другій – від Крижополя до Києва, не пізніше 1870 р. Хоча умови були дуже вигідними, компанія не змогла зібрати необхідні кошти.

Підкреслимо, що наприкінці 1862 р. уряд був готовий припинити будівництво залізниць на невизначений час. Це пояснюється кількома причинами. По-перше, іноземні підприємці сприяли

створенню неправильного уявлення про труднощі й невідповідність спорудження російських магістралей, а тому, обережні вітчизняні фінансисти не хотіли ризикувати своїми грошима; по-друге, уряд, у свою чергу, розчарувався у багатьох приватних пропозиціях і не покладав великих надій на приватну ініціативу; по-третє, державна скарбниця була практично порожня.

У результаті, у залізничному будівництві наступила глибока криза. Переконливим доказом цього є те, що приріст мережі рейкових доріг катастрофічно скоротився і до 1865 р. дорівнював нулю. За 10 років, з 1855 до 1864 р., у Російській імперії побудували близько 2934 версти (3314 км) рейкових шляхів. За цей же час у США спорудили майже 26,7 тис. верст (28,5 тис. км) залізниць, при цьому довжина їх до кінця 1864 р. склала 58,7 тис. верст (62,7 тис. км), проти 4 тис. верст (4,27 тис. км) у Росії [7, с. 119].

Для вирішення цієї проблеми головно-управляючим шляхами сполучення і публічних споруд П. Мельниковим був розроблений проект першого науково обгрунтованого перспективного плану розвитку мережі шляхів сполучення Росії, який обговорювався в особливих зібраннях з представників найвищої адміністрації 7 та 15 січня 1863 р. Отже, вперше детально обговорювалося будівництво саме мережі залізниць, а не окремих магістралей. До нього увійшли і напрямки, що мали пролягати територією Півдня України [12, арк. 5]

Така мережа, по-перше, забезпечувала збут основних товарів у приморські порти; по-друге, з'єднувала родючі губернії з регіонами Північного Заходу; по-третє, зв'язувала головні адміністративні центри, де мешкала значна частина населення. Крім того, майбутні дороги мали отримувати паливо з Донецького басейну. Слід сказати, що під час обговорення цього проекту виникло кілька варіантів з'єднання Москви з портами Азовського і Чорного морів. Пропонувався, наприклад, напрямок Одеса – Київ – Ніжин – Кролевець – Калуга – Москва. На наш погляд, цей факт ще раз засвідчує важливість південноукраїнського напрямку.

Головною проблемою тепер залишалось фінансування. З метою залучення приватного капіталу до будівництва доріг, П. Мельников запропонував приступити до спорудження колій на кошти державної скарбниці, сподіваючись довести вигідність вкладення капіталів у цю справу.

Натомість імператор Олександр II не втрачав надії залучити приватний капітал для спорудження магістралей. Так, 25 липня 1863 р. уряд уклав договір з англійською акціонерною компанією банкірів І. Пальмера, А. Фрюлінга та інших на будівництво колій Москва – Севастополь (через Орел, Курськ, Харків) з дуже вигідними для компанії умовами. Капітал компанії визначався з вартості 97,3 тис. руб. за версту (91,2 тис. руб./км) при гарантії уряду 5,5 %. Крім того, компанія одержувала додаткові привілеї: безкоштовне відведення ділянки у Донецькому басейні для виняткового видобутку вугілля, безкоштовну

поступку казенної місцевості у Севастополі з будівлями, що знаходилися у зоні спорудження залізниці. При цьому було оговорено термін організації акціонерної компанії (протягом року) і право уряду приступити до будівництва Московсько-Орловської ділянки дороги вже у 1864 р. за рахунок державних коштів у випадку неспроможності компанії.

З огляду на те, що через недовіру англійських банкірів до російського уряду будівництво не розпочалося, 26 травня 1864 р. П. Мельников одержав «найвище веління» приступити до спорудження дороги від Москви у напрямку до Орла на кошти скарбниці. Це поклато початок подоланню кризового стану в залізничному будівництві [7, с. 126].

Таким чином, план розвитку залізничної мережі почав реалізуватися. Після деякої доробки перспективний комплексний план розвитку залізничної мережі було розглянуто урядом, а у 1865 р. він був затверджений, отримавши силу закону.

Підсумовуючи викладене, слід відмітити, що характерною рисою практично всіх первісних приватних прохань як іноземних, так і вітчизняних підприємців була відсутність наукового забезпечення, конкретних напрямів та вивірених розрахунків. Крім того, значною перепорою на шляху до їх реалізації була невизначеність з фінансуванням будівництва. Оскільки державна скарбниця була порожня, єдиним виходом було заснування приватних акціонерних компаній, які нерідко не могли вчасно зібрати необхідний капітал, що стало причиною їх розпаду.

Отже, проекти будівництва залізниць не знайшли підтримки царату та не були реалізовані через існування в державі гальмуючого економічний розвиток політичного устрою, а саме феодално-кріпосницького ладу.

На думку автора, подальшого дослідження потребує проблема розбудови транспортної інфраструктури залізничної мережі Південної України.

ЛІТЕРАТУРА

1. Андреев П. Юго-Западные дороги. Историко-экономический очерк в связи с результатами эксплуатации Юго-Западных дорог за время перехода (1880 – 1894) и после перехода в казенное управление (1895-1908) / П. Н. Андреев. – К. : Тип. С. В. Кульженка, 1909. – 142 с.
2. Варнеке О. До історії залізничного транспорту на Україні (За даними Одеського архіву) / О. Варнеке. – Б. М і р., 1927. – 22 с.
3. Верховский В. М. Краткий исторический очерк начала и распространения железных дорог в России по 1897 г. включительно / В. М. Верховский / Сост. с Высоч. соизв. по распоряж. М-ра п.с. дтс кн. М. И. Хилкова. – СПб. : Тип. МПС (Т-ва И. Н. Кушнерев и К^о), 1898. – [2] + X + 591 + 59 с. : ил. – [Том 1].
4. Державний архів Одеської області. – Ф. 4. Одеська міська дума. – Оп. 23. – Спр. 147. Об устройстве железной дороги по направлению от Одессы до Овидиополя. – 1847. – 5 арк.
5. Исторический очерк разных отраслей железнодорожного дела и развития финансово-экономической стороны железнодорожного дела в России по 1897 год включительно / Сост. с Высоч. соизв. по распоряж. м-ра п.с. дтс кн. М. И. Хилкова под ред. инж. тс. В. М. Верховского. – СПб. : Тип. МПС (Т-ва И. Н. Кушнерев и К^о), 1901. – [2] + II + [2] + 93 + [2] + 53 +... [12 осн. разд., отд. паг.]. – [Том 2]. – 704 с.
6. Кислинский Н. А. Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета Министров / Н. А. Кислинский. – Т. 1. – СПб., 1902. – 218 с.
7. Кірта Г. М. Залізниця України: історичний нарис / Кірта Г. М., Пшинько О. М., Агієнко І. В. – Дніпропетровськ : «Арт-Прес», 2001. – 328 с. : іл.
8. Маркевич. Железные дороги / Маркевич // Южно-Русский Альманах, 1900. – С. 7–9.
9. О порядке испрошения концессий на железные дороги и конкуренции между соискателями // Одеський Вестник. – 1868, 14 ноября. – № 251. – С. 849.
10. Пономаренко Р. О. Розвиток залізничного транспорту Півдня та Сходу України в другій половині XIX – на початку XX століть : дис. ... канд. іст. наук : спец. 07.00.07 «Історія науки і техніки» / Роман Олегович Пономаренко / Національний технічний ун-т «Харківський політехнічний ін-т». – Х., 2007. – 230с.
11. Центральний державний історичний архів України у Києві (ЦДІАК). – Ф. 442. Канцелярія Київського, Подільського і Волинського генерал-губернатора. – Оп. 596. – Спр. 50. Сведения о железнодорожных соединениях и верфях, вновь устроенных и проектируемых в Юго-Западном крае. – 1887. – Арк. 1-11.
12. ЦДІАК. – Ф. КМФ 12. – Оп. 1. – Спр. 18. Карты путей сообщения России с указанием главных периодов развития сети железных дорог и российской железнодорожной промышленности. – 1900. – 5 к.

Рецензенти: д.і.н., проф. В. Д. Сусоров;
д.і.н., проф. Є. Г. Сінкевич.

© Камінська О. А., 2012

Дата надходження статті до редколегії 22.12.2011 р.

КАМІНСЬКА Олена Анатоліївна (1975 р. н.). У 2004 р. закінчила історичний факультет Херсонського державного університету. Кандидат історичних наук, доцент кафедри теорії держави і права, філософії і гуманітарних дисциплін ПВНЗ «Міжнародний університет бізнесу і права», м. Херсон.

Коло наукових інтересів: соціально-економічна історія України.