

ІНФРАСТРУКТУРНІ ПРОЄКТИ ПОЧАТКУ XX СТ. НА УКРАЇНСЬКИХ ЗЕМЛЯХ: НЕРЕАЛІЗОВАНІ МОЖЛИВОСТІ

Ірина Шандра

докторка історичних наук, професорка, професорка кафедри історії,
музеєзнавства та пам'яткознавства, Харківська державна академія культури,
Бурсацький узвіз 4, Харків, Україна, 61057, irina_shandra@ukr.net,
<https://orcid.org/0000-0002-9092-413X>

У другій половині XIX – на початку XX ст. стрімко розкрився величезний економічний потенціал українських земель: активний розвиток кам'яновугільної й хімічної галузей, металургії, машинобудування, харчової промисловості та модернізованого аграрного сектору, – повний спектр інвестиційно привабливої країни. Вихід усім цим багатствам на світовий ринок мала дати розвинена транспортна інфраструктура. На жаль, провізна й пропускна спроможність наявної залізничної мережі залишалася фактором стримування виробничих потужностей українських підприємств.

На початку XX ст. промисловцями було розроблено кілька амбітних проєктів, які мали зв'язати українські землі з Балтійським регіоном, Центральною Європою та Чорноморсько-Середземноморським басейном. По-перше, річковий внутрішньоконтинентальний Чорноморсько-Балтійський водний шлях: від м. Херсон через р. Дніпро, р. Західна Двіна з кінцевим пунктом шляху в м. Рига. Цей водний шлях проєктувався як більш короткий і дешевий спосіб міжрегіональної і зовнішньої торгівлі українських і білоруських земель, а також Балтійського регіону. По-друге, залізниця Гришине–Рівне мала стати найкоротшим шляхом між промисловими центрами українських і польських земель. По-третє, облаштування Маріупольського морського порту, щоб навантаження товарів на судна здійснювалося економічно вигідно й ефективно.

Початок XX ст. виявився насиченим політичними подіями та масштабними потрясіннями світового рівня, а транспортні проєкти, лишилися тільки прикладами інженерної думки й стратегічного мислення. Інтерес до проєкту «Водний коридор Херсон–Рига» відновився майже сто років по тому – у 2002 р. з'явилися повідомлення про зацікавленість Латвії, Білорусі й України у відновленні робіт. Західний напрям (Гришине–Рівне), як і південний (Маріупольський порт), ніколи не втрачали своєї актуальності для розвитку економіки України.

Ключові слова: внутрішньоконтинентальний Чорноморсько-Балтійський водний шлях Херсон–Рига, залізниця Гришине–Рівне, Маріупольський морський порт.

INFRASTRUCTURE PROJECTS OF THE EARLY 19TH CENTURY IN UKRAINIAN LANDS: UNREALIZED OPPORTUNITIES

Iryna Shandra

Doctor of Historical Sciences (Dr. Hab. in History), Professor, Professor at
the Department of History, Museology and the Study of Historical Monuments,
Kharkiv State Academy of Culture, 4, Bursatsky descent, Kharkiv, Ukraine, 61057,
irina_shandra@ukr.net, <https://orcid.org/0000-0002-9092-413X>

In the second half of the 19th – at the beginning of the early 20th centuries the enormous economic potential of Ukrainian lands was rapidly revealed: the active development of coal and chemical industries, metallurgy, mechanical engineering, food industry and modernized agrarian sector, – a full range of an economically attractive country. Exit all these wealth to the world market had a developed transport infra-

structure. Unfortunately, the transported and throughput of the existing railway network remained a factor in the containment of production facilities of Ukrainian enterprises.

At the beginning of the early 20th century industrialists have developed several ambitious projects that had to link Ukrainian lands with the Baltic region, Central Europe and the Black Sea-Mediterranean basin. Firstly, the river intercontinental Black Sea – Baltic Waterway: from Kherson through the Dnieper river, the Western Dvina river with the endpoint of the path in Riga. This waterway was designed as a shorter and cheap way of interregional and foreign trade of Ukrainian, Belarusian and Baltic lands. Secondly, the Grishin–Rivne railway should become the shortest routes between the industrial centers of Ukrainian and Polish lands. Thirdly, the arrangement of the Mariupol seaport, that the loading of goods on the vessel was carried out cost-effective and efficient.

The beginning of the early 20th century it turned out to be saturated political events and large-scale movements of the global scale, and transport projects, unfortunately, remained only examples of engineering thought and strategic thinking. Interest in the project “Water Corridor Kherson–Riga” was restored almost a hundred years later – in 2002 there were reports of the interest of Latvia, Belarus and Ukraine in restoring works. Western direction (Grishin–Rivne), as well as South (Mariupol port), never lost its relevance to the development of Ukraine’s economy.

Keywords: intercontinental Black Sea – Baltic Waterway Kherson–Riga, Railway Grishin–Rivne, Mariupol Seaport.

Розвинена транспортна інфраструктура є невід’ємною складовою успішності будь-якої країни. На початку ХХ ст. українські землі були серед найрозвиненіших в економічному відношенні регіоні Європи: потужна паливно-металургійна база, високі показники агропромислового комплексу, активне акціонерне засновництво й стрімкі процеси монополізації. Наявна транспортна система явно не відповідала економічним потужностям і була яскравою ілюстрацією до відомого прислів’я про «дві споконвічні проблеми».

Підприємці українських земель намагалися підійти до вирішення транспортної проблеми комплексно, а тому порушували клопотання перед урядом про розвиток усіх можливих на той час видів транспорту: залізничного, річкового й морського. Серед численних проєктів і звернень до відповідних міністерств виділимо три, які були спрямовані на стратегічний вихід українських товарів на європейські та світові ринки, а саме: 1) залізничний проєкт Гришине–Рівне (західний напрям: передбачалося зв’язати українські землі з польськими); 2) річковий проєкт Херсон–Рига (північний та південний напрями: мав стати внутрішньоконтинентальним водним шляхом і сполучити Балтійське й Чорне моря); 3) морський проєкт Маріупольський порт (південний та західний напрями: був спрямований на високоєфективний експорт промислових товарів до басейнів Чорного та Середземного морів.

Історія транспорту – це окремий напрям наукових досліджень, представлений численними роботами сучасних українських науковців (виділимо кілька з них: монографії І. Жалоби, Г. Кірпи, О. Шаригіної, О. Шляхова) (Zhaloba 2004; Kırpa et al. 2001; Sharyhina 2009; Shliakhov 2003). Активно працює в цьому напрямі дніпровський краєзнавець В. Старостін (Starostin). Значний масив фактичної інформації містять різні групи джерел, а саме: періодичні видання господарського спрямування другої половини ХІХ – початку ХХ ст. (наприклад, «Торгово-промисловий Юг», «Горно-заводское дело», «Русское судостроение»), друковані матеріали представницьких об’єднань підприємців (як-то, З’їзди гірничопромисловців Півдня Росії м. Харків), аналітичні огляди сучасників описуваних подій (М. Авдаков, П. Фомін) (Avdakov 1914; Fomin 1908).

Три «вихідні» транспортні проєкти початку ХХ ст. різних видів (залізничного, морського й водного) у статті проаналізовано на основі офіційних джерел і матеріалів роботи представницьких об’єднань підприємців. Метою цієї розвідки є аналіз процесу підготовки вказаних проєктів, аргументів підприємців українських земель щодо реалізації та причин гальмування (зупинення) їхнього втілення. Усі виділені проєкти вражають своїм розмахом і свідчать про високу техніко-економічну кваліфікацію своїх розробників, таїли в собі масштабні економічні вигоди й перспективи.

Підприємці наголошували, що на початку ХХ ст. промисловий розвиток Південного економічного району Російської імперії досяг такого рівня, що потребує облаштування нових «вихідних» залізничних ліній «для вивозу збільшеної кількості палива, посилення

пропускної спроможності старих ліній і облаштування під'їзних шляхів» (гірн. інж. М. С. Авдаков, 1914 р.) (Avdakov 1914, 36). У доповіді спеціальної комісії З'їздів гірничо-промисловців Півдня Росії (м. Харків) підкреслювалося, що облаштування нових ліній є «надзвичайно важливим – у протилежному випадку промисловість не в змозі буде доставити на ринок ту величезну кількість кам'яновугільного палива, яке буде потрібне в найближчі роки» (Avdakov 1914, 36). Серед найнеобхідніших залізниць першочерговою значилася магістраль Гришине–Рівне–Кельці: екстрений з'їзд гірничопромисловців, який зібрався в Харкові в березні 1914 р., порушив клопотання про невідкладну реалізацію цього проекту «нового виходу з Донецького басейну» (Ekstrennyu syezd 1914, 48; DARO 3–4).

Будівництво залізниці Гришине–Рівне–Кельці розпочалося за рахунок державних асигнувань у червні 1914 р. Магістраль мала проходити через Павлоград – Новомосковськ – Царичанку – Кобеляки – Ганнівку – Глобино – Золотоношу – Фастів – Новоград-Волинський – Рівне (проектна довжина складала 866 верст) (Trudy XXXVIII syezda 1914, 51–52). Вартість проекту становила близько 80 млн. руб.; керівництво будівельними роботами здійснював інженер В. А. Розанов (Starostin).

Цей проект замислювався як найкоротший шлях між промисловими центрами українських і польських земель та стратегічний вихід до мережі європейських залізниць: Гришине – вузлова станція й населений пункт у Гришинському вугленосному районі Донецького басейну (зараз – м. Покровськ Донецької обл.); Кельці – польський залізничний вузол і промисловий центр з розвиненим машинобудуванням. Оскільки залізниця Гришине–Рівне була визнана урядом дорогою стратегічного значення, промисловці готували проекти майбутніх під'їзних шляхів відштовхуючись від залізниці Гришине–Рівне. Так, у листопаді 1915 р. підприємцями було підготовлено клопотання про спорудження під'їзної гілки від роз'їзду Чунишине залізниці Гришине–Рівне до рудників Гришинських кам'яновугільних копалень і Західно-Донецького кам'яновугільного товариства (Trudy XL syezda 1916, 18).

Навіть у бурхливому 1918 р. будівельні роботи по лінії Гришине–Рівне не припинилися: було зведено насипи й мости, прокладено телеграфну лінію, побудовано приміщення для залізничників, будівельників і технічного призначення. Зробили, здається, всі підготовчі дії, ось тільки жодної версти рейок так і не проклали, залишилися тільки одноколіїні ділянки локального значення.

Питання прокладення внутрішньоконтинентального Чорноморсько-Балтійського водного шляху на початку ХХ ст. було частою темою обговорення як у підприємницьких, так і в урядових колах. З усіх розроблених проектів з'єднання Чорного та Балтійського морів найбільш економічно і стратегічно доцільним був визнаний Дніпровсько-Двінський варіант: від м. Херсон по р. Дніпро, р. Оршиця, проектуваному Орша-Вітебському каналу, р. Лучеса (притока Західної Двіни), р. Західна Двіна з кінцевим пунктом шляху в м. Рига. У південному напрямі по каналу планувалося переправляти ліс, колоніальні товари, машини, хімічні продукти, штучні добрива тощо. Масовими вантажами в північному напрямі мали стати донецьке кам'яне вугілля, криворізький чавун і сталь, бахмутська й кримська сіль, а також сільськогосподарські товари (хліб, цукор, тютюн, ляне насіння, вовна, шкіра, конопля та ін.).

Підрахунки Ризького біржового комітету давали підстави стверджувати, що середня вартість транспортування водним шляхом Рига–Херсон обходилась би не більше 7–8 коп. з пуда (у середньому навіть 5–6 коп.) (Doklad komissii XXIX Syezdu 1904, 59), тоді як фрахти за морські перевезення від Чорного до Балтійського моря складала на кам'яне вугілля 9,25 коп. з пуда, для солі – 8–10 коп., для заліза й сталі – 11,5–13 коп., для борошна – 13 коп. У тих же підрахунках наголошувалося, що водний шлях Херсон–Рига суттєво скорочував тривалість транспортування з Балтійських портів у порти Чорного моря – всього 12 днів, тоді як морський шлях довкола Європи тривав 3,5–4 тижні (Chernomorsko-Baltiyskiy 1911, 2702). Отже, водний Дніпровсько-Двінський шлях мав стати більш коротким і дешевим способом міжрегіональної і зовнішньої торгівлі українських, білоруських і прибалтійських земель.

Загальна вартість робіт від Херсона до Риги протяжністю близько 2 300 верст за приблизними підрахунками складала 150 млн руб. Річний вантажообіг для Дніпровсько-Двінської системи спеціальна комісія З'їздів гірничопромисловців Півдня Росії (м. Харків) передбачала в розмірі 1660 млн. пудів (Doklad komissii XXIX Syezdu 1904, 63), інже-

нер А. Одинцов у своїх розрахунках наводив дещо скромнішу цифру – 1300 млн. пудів (Odintsov 1914, 19).

Каменем спотикання у практичній реалізації Дніпровсько-Двінського водного шляху стало питання «чи бути Чорноморсько-Балтійській магістралі морським шляхом чи тільки покращеним річковим» (Chernyshev 1912, 38). Підготовка водного шляху як морського, безумовно, була більш фінансово витратною, проте і вантажообіг морського шляху за попередніми техніко-економічними розрахунками втричі перевищував би річковий варіант. Крім потоку вантажів між українськими, білоруськими й прибалтійськими регіонами, місцевого вантажообігу дніпровського й західодвінського районів, морський варіант шляху міг би пропускати всі ті вантажі, які виходили з портів Азовського і Чорного морів у Балтійське довкола Західної Європи. Отже, морський варіант шляху Херсон–Рига одночасно здійснював би завдання і внутрішньої, і зовнішньої торгівлі. На черговому з'їзді гірничо-промисловців Півдня Росії у м. Харкові 1904 р. картина майбутнього водного шляху змалювалася дуже оптимістично: «Кожне із розташованих всередині материка міст стане тоді морським портом, здатним реалізовувати товари свого району, отримувати іноземні товари безпосередньо з океанських пароплавів. Увесь канал буде освітлюватися електрикою і тому судна... увесь шлях по такому каналу зможуть пройти за 144 години» (Doklad komissii XXIX Syezdu 1904, 190). На думку підприємців, у такому разі центри експорту були б перенесені вглиб країни.

Зростаюча кількість нарад з приводу водного сполучення між Чорним і Балтійським морями тільки додавали проектів значущості. У решті-решт, 12 квітня 1912 р. члени Державної думи (44 підписи) внесли на розгляд відповідний законопроект. Каталізатором цього подання стало закриття Дарданелл урядом Османської імперії і вугільний страйк у Великій Британії. Як наслідок такого форс-мажору, кількість «запеклих прихильників» водного шляху Херсон–Рига значно збільшилася. У законопроекті вказувалося, що на початку 1914 р. мав бути складений проект водного шляху Херсон–Рига, основні роботи планувалося завершити впродовж п'яти років (Zakonodatelnyue uchrezhdeniya 1912, 64).

Усупереч економічним і стратегічним перспективам Дніпровсько-Двінського каналу подальші події світового протистояння не дали можливості здійснити намічений план.

Починаючи із 70-х рр. XIX ст. підприємці постійно клопотали до уряду про облаштування Маріупольського порту, який би став центром промислового експорту (Fomin 1908, 78). У 1889 р. було відкрито Маріупольський порт (глибина осадки 14 футів). У «Кратком историческом очерке развития водных и сухопутных сообщений и торговых портов в России» (СПб., 1900) ця подія описувалася так: «Порт має водяну площу 224 000 кв. сажнів і понад 45 000 кв. сажнів насипної портової поверхні для складів кам'яного вугілля. Завдяки двом вуглепрокидувачам з гідравлічними двигунами, з яких один було замовлено в Англії, ... можна завантажувати одразу на морські судна до 90 тис. пудів вугілля на день. Усі роботи були завершені на три роки раніше терміну контракту» (Kratkiy istoricheskiy ocherk 1900, 299).

Таку схвальну оцінку офіційних джерел явно не поділяли підприємці, на думку яких порт мав низку суттєвих недоліків. Представники торгово-промислового капіталу наполягали на поглибленні порту (до 26 футів), бо переважна більшість пароплавів того часу мали осадку не менше 15–17 футів, поглиблення Керченської протоки до 28 футів, обладнання порту вдосконаленими механічними приладами, адже «той обсяг, який в Маріуполі розвантажували близько 3 діб, у Ньюкаслі займав усього 7 годин» (Fomin 1908, 81). Великі пароплави з глибиною осадки понад 15 футів завантажувалися в порту всього на 60–65%, решта довантаження проводилася на рейді, що значно здорожувало вартість вантажних робіт.

Об'єктивна особливість Азовського моря, яка додавала підприємцям клопоту, – це велика кількість піску, який несуть річки, що впадають у море (Кальміус, Миус, Дон). Маріупольський порт швидко засмічувався, а тому мати землечерпальну машину було нагальною потребою. На жаль, цей пристрій було відправлено до Миколаєва, а підприємцям залишалося клопотати про невідкладне усунення пов'язаних із цим технічних незручностей, які ведуть до втрати часу й економічної вигоди.

Вуглепромисловці наголошували, що «будь-який порт, а особливо порт для навантаження й вивозу малоцінних масових товарів, має мати всі характеристики, які зменшують накладні витрати: натомість у Маріуполі ці накладні витрати зростають» (Fomin 1908, 80).

І дійсно, підприємцями сплачувалися як загальні (станційний і гербовий збори, плата за перевезення), так і спеціальні збори (за вагони від Маріуполя-міста до Маріуполя-порту, портовий збір, платня за користування вугледіюмником). Невиправданими, на думку вугледіюправників, виглядали станційний і портовий збори, адже за всі види вантажних робіт сплачувалося ще й окремо; до того ж окремий залізничний тариф до Маріуполя-порту навряд чи виглядав обґрунтовано, скоріше мав би бути продовженням загальної залізничної мережі.

Ураховуючи наявні труднощі, у 1910 р. міністерство торгівлі й промисловості почало реалізацію проекту дообладнання Маріупольського порту механічними навантажувальними приладами вартістю близько 1,6 млн. руб. (XXXVI syezd 1911, 3105). Але і до цього урядового плану реконструювання порту промисловці висунули низку «побажань», а саме: розширення портової лінії, відведення нової території для вугільних складів, спорудження плавучого елеватора-транспортера (за зразком іноземних портів), проведення державного тендеру («змагання») із залученням представників від зацікавлених сторін для визначення дійсно кращих портових механічних приладів (Trudy XXXVII syezda 1913, 43). Витрати З'їздів гірничопромисловців Півдня Росії щодо розробки проекту обладнання Маріупольського порту на 1912–1913 рр. було затверджено в сумі 5 тис. руб. (Trudy XXXVII syezda 1913, 60). Наприкінці 1913 р. відбувся XXXVIII з'їзд гірничопромисловців, на якому окремим питанням значився Маріупольський порт. Гірничопромисловці висловлювали вдячність урядовцям «за їхні постійні прагнення задоволення потреб Маріупольського порту», а також накресливали чергову порцію вкрай необхідних технічних вдосконалень (канатні мостові крани, вуглевантажні пристрої естакадного типу тощо) та, вже традиційно, виділяли не витрачені в попередній звітній період 5000 руб. на проектні роботи (Trudy XXXVIII syezda 1914, 65).

Події Першої світової війни загальмували процеси модернізації порту, а його працівники змушені були займатися і перевантаженням військ, і розміщенням тут Азовської військової флотилії.

Попри лише часткове втілення «вихідних» транспортних проектів на початку ХХ ст., розроблені підприємцями напрями економічних вдосконалень стали наочним свідченням їхнього стратегічного бачення розвитку регіональної, міжрегіональної та загальноєвропейської економіки. Запропоновані підприємницькими колами та схвалені урядовцями цікаві економічні задуми так і залишилися на папері, а завоювання українськими товарами світових ринків – лише бажаним результатом розвитку. Наведені вище транспортні проекти, які накресливали такі широкі можливості й передбачали максимальне використання потенціалу прилеглих територій, на жаль, лишилися тільки глобальними планами, проте нащадки ще не раз будуть повертатися до ідеї їхнього повного втілення.

Розширення й вдосконалення транспортних сполучень українських земель, реалізація Північного (Херсон–Рига), Західного (Гришине–Рівне) та Південно-Західного (Маріупольський порт) напрямів на початку ХХ ст. мало б найсприятливіші наслідки. Хліб українських чорноземних губерній отримав би зручний вихід до всіх балтійських і взагалі північних портів (зникла б залежність від Дарданелл). Кам'яне вугілля отримало б належний доступ до прибалтійських споживачів (була б знищена залежність від англійських поставок); водночас, цей регіон був би забезпечений і більш якісним вугіллям, і стратегічно доцільним способом постачання палива на випадок зовнішньополітичних ускладнень між країнами Європи. Усе це в сукупності призвело б до загального розвитку торгового й воєнного флоту, широкого залучення цих регіонів до міжнародної торгівлі. Таким було бачення підприємців і всіх зацікавлених учасників цих проектів.

Вихід на нові ринки – є запорукою зростання економіки будь-якої країни. Ініціативність у реалізації економічних ініціатив, яку демонстрували гірничопромисловці та представники інших груп підприємців на початку ХХ ст., свідчить про високий рівень розвитку самоорганізації представників великого капіталу, значний рівень «духу підприємливості» на українських землях. Становитиме науковий і практичний інтерес дослідження процесу просування широкого асортименту українських товарів як в межах Російської імперії в другій половині ХІХ – на початку ХХ ст., так і на закордонних ринках. У практично-економічному розумінні, цікавим буде використання деяких позицій економічних програм, накреслених на початку ХХ ст., для формування новітніх стратегій розвитку економіки України.

ЛІТЕРАТУРА / REFERENCES

- Avdakov N. S. 1914. O sovremennom polozenii kamennougolnoy promyshlennosti Donetskogo basseyna [On the current state of the coal industry in the Donetsk basin]. Kharkov: Tipo-litografiya P. D. Kalugina, 39 s. (In Russian).
- Авдаков, Н. С. 1914. О современном положении каменноугольной промышленности Донецкого бассейна. Харьков: Типо-литография П. Д. Калугина, 39 с.
- DARO. Derzhavnyi arkhiv Rostovskoi oblasti (RF) [State Archives of the Rostov Region (RF)], f. 26, op. 1, spr. 335, 4 ark. (In Ukrainian).
- Державний архів Ростовської області (РФ), ф. 26, оп. 1, спр. 335, 4 арк.
- Doklad komissii XXIX Syezdu gornopromyshlennikov Yuga Rossii po 3-mu, 4-mu i 5-mu voprosam programmy: «O sovremennom polozenii kamennougolnoy promyshlennosti Yuga Rossii», «O merakh rasprostraneniya russkogo kamennogo uгля v portakh Baltiyskogo moria», «O vyrabotke torgovykh marok russkogo uгля po obraztsu angliyskikh ugley» [Report of the Commission to the 28 Congress of Miners of the South of Russia on the 3rd, 4th and 5th issues of the program: “On the current state of the coal industry in the South of Russia”, “On measures for the distribution of Russian coal in the ports of the Baltic Sea”, “On the development of trade marks of Russian coal on the model of British coal”]. 1904. Kharkov: Tip. i Litogr. M. Zilberberg i S-vya, [razd. pag.]. (In Russian).
- Доклад комиссии XXIX Съезду горнопромышленников Юга России по 3-му, 4-му и 5-му вопросам программы: «О современном положении каменноугольной промышленности Юга России», «О мерах распространения русского каменного угля в портах Балтийского моря», «О выработке торговых марок русского угля по образцу английских углей». 1904. Харьков: Тип. и Литогр. М. Зильберберг и С-вья, [разд. паг.].
- Zhaloba I. V. 2004. Infrastruktorna polityka avstriiskoho uriadu na pivnichnomu skhodi monarkhii v ostannii chverti XVIII – 60-x rokakh XIX st. (na prykladi shliakhiv spoluchennia) [Infrastructure policy of the Austrian government in the northeast of the monarchy in the last quarter of the 18th – 60's of the 19th century (on the example of communication routes)]. Chernivtsi: Knyhu–XXI, 520 s.
- Жалоба, І. В. 2004. Інфраструктурна політика австрійського уряду на північному сході монархії в останній чверті XVIII – 60-х роках XIX ст. (на прикладі шляхів сполучення). Чернівці: Книги–XXI, 520 с.
- Zakonodatelnyye uchrezhdeniya po voprosam promyshlennosti i torgovli [Legislative Institutions for Industry and Commerce]. 1912. *Torgovo-promyshlennyy Yug* [Commercial and industrial South], № 11, s. 62–65. (In Russian).
- Законодательные учреждения по вопросам промышленности и торговли. 1912. *Торгово-промышленный Юг*, № 11, с. 62–65.
- Kirpa G. M., Pshinko O. A., Ahiienko I. V. 2001. Zaliznytsi Ukrainy: istorychnyi narys [Railways of Ukraine: a historical essay]. Dnipropetrovsk: Art-Press, 328 s. (In Ukrainian).
- Кірпа, Г. М., Пшінько, О. А., Агієнко, І. В. 2001. Залізниця України: історичний нарис. Дніпропетровськ: Арт-Пресс, 328 с.
- Kratkiy istoricheskiy ocherk razvitiya vodnykh i sukhoputnykh soobshcheniy i torgovykh portov v Rossii [A brief historical outline of the development of water and land communications and commercial ports in Russia]. 1900. St. Petersburg: Tip. M.P.S. [printing house of the Ministry of Railways], 372 s. (In Russian).
- Краткий исторический очерк развития водных и сухопутных сообщений и торговых портов в России. 1900. Санкт-Петербург: Тип. М.П.С., 372 с.
- Odintsov A. 1914. Baltiysko-Chernomorskiy vodnyy put [Baltic-Black Sea waterway]. *Russkoye sudokhodstvo* [Russian shipping], № 8, s. 11–19. (In Russian).
- Одинцов, А. 1914. Балтийско-Черноморский водный путь. *Русское судоходство*, № 8, с. 11–19.
- Starostin V. Zaliznytsia Gryshyne–Rivne: naibilsha pokynuta zaliznytsia v mezhakh Dnipropetrovskoi oblasti (Instytut Ukrainiky) [Gryshyne–Rivne Railway: the largest abandoned railway within the Dnipropetrovsk region (Institute of Ukrainiky)]. URL: <http://ukrainica.org.ua/ukr/publications/okremi/882> (Date of the application 31.08.2021). (In Ukrainian).
- Старостін, В. Залізниця Гришине – Рівне: найбільша покинута залізниця в межах Дніпропетровської області (Інститут Україніка). URL: <http://ukrainica.org.ua/ukr/publications/okremi/882> (Дата звернення 31.08.2021).
- XXXVI syezd gornopromyshlennikov Yuga Rossii [36 Congress of Miners of the South of Russia]. 1911. *Gorno-zavodskoye delo* [Mining business], № 46 (20 noyabria), s. 3102–3110. (In Russian).
- XXXVI съезд горнопромышленников Юга России. 1911. *Горно-заводское дело*, № 46 (20 ноября), с. 3102–3110.
- Trudy XL syezda gornopromyshlennikov Yuga Rossii (21–29 noyabria 1915 g.) [Proceedings of the XL Congress of Miners of the South of Russia (November 21–29, 1915)]. 1916. T. 1. Kharkov: Tipografiya V. Bengis, [razd. pag.]. (In Russian).

Труды XL съезда горнопромышленников Юга России (21–29 ноября 1915 г.). 1916. Т. 1. Харьков: Типография Б. Бенгис, [разд. паг.].

Trudy XXXVII syezda gornopromyshlennikov Yuga Rossii (25 noyabria – 4 dekabria 1912 g.) [Proceedings of the XXXVII Congress of Miners of the South of Russia (November 25 – December 4, 1912)]. 1913. Т. 1. Kharkov: Tipografiya B. Bengis, [razd. pag.]. (In Russian).

Труды XXXVII съезда горнопромышленников Юга России (25 ноября – 4 декабря 1912 г.). 1913. Т. 1. Харьков: Типография Б. Бенгис, [разд. паг.].

Trudy XXXVIII syezda gornopromyshlennikov Yuga Rossii (27 noyabria – 6 dekabria 1913 g.) [Proceedings of the 38 Congress of Miners of the South of Russia (November 27 – December 6, 1913)]. 1914. Т. 1. Kharkov, Tipografiya B. Bengis, [razd. pag.]. (In Russian).

Труды XXXVIII съезда горнопромышленников Юга России (27 ноября – 6 декабря 1913 г.). 1914. Т. 1. Харьков, Типография Б. Бенгис, [разд. паг.].

Fomin P. I. 1908. Kratkiy ocherk istorii Syezдов gornopromyshlennikov Yuga Rossii [A brief outline of the history of the Congresses of Miners of the South of Russia]. Kharkov: Tipografiya i Litografiya M. Zilberberg i S-vya, 173 s. (In Russian).

Фомин, П. И. 1908. Краткий очерк истории Съездов горнопромышленников Юга России. Харьков: Типография и Литография М. Зильберберг и С-вья, 173 с.

Chernomorsko-Baltiyskiy vodnyy put [Black Sea-Baltic waterway]. 1911. *Gorno-zavodskoye delo* [Mining business], № 35, s. 2700–2702. (In Russian).

Черноморско-Балтийский водный путь. 1911. *Горно-заводское дело*, № 35, с. 2700–2702.

Chernyshev V. 1912. Chernomorsko-Baltiyskiy vodnyy put v finansovo-ekonomicheskoy osveshchenii [Black Sea-Baltic waterway in financial and economic coverage]. *Russkoye sudokhodstvo* [Russian shipping], № 9, s. 35–39. (In Russian).

Чернышев, В. 1912. Черноморско-Балтийский водный путь в финансово-экономическом освещении. *Русское судоходство*, № 9, с. 35–39.

Sharyhina O. A. 2009. Istoriia vynyknennia i rozvytku zaliznychnoho ta morskoho transportu na Pivdni Ukrainy (druga polovyna XIX – pochatok XX st.) [History of Origin and Development of Railway and Sea Transport in the South of Ukraine (Second Half of the 19th – Beginning of the 20th century)]. Kherson: KhDMI, 260 s. (In Ukrainian).

Шаригина, О. А. 2009. Історія виникнення і розвитку залізничного та морського транспорту на Півдні України (друга половина XIX – початок XX ст.). Херсон: ХДМІ, 260 с.

Shliakhov, O. B. 2003. Sudnovlasnyky i moriaky Azovo-Chornomorskoho basynu: 90-ti rr. XIX st. – 1914 r.: monohrafiia [Shipowners and Sailors of the Azov-Black Sea Basin: 90s of the 19th Century – 1914: Monograph]. Dnipropetrovsk: Dnipropetrovsk University Publishing House, 366 s. (In Ukrainian).

Шляхов, О. Б. 2003. Судновласники і моряки Азово-Чорноморського басейну: 90-ті рр. XIX ст. – 1914 р.: монографія. Дніпропетровськ: Вид-во Дніпропетр. ун-ту, 366 с.

Ekstrennyy syezd gornopromyshlennikov Yuga Rossii [Emergency congress of miners of the South of Russia]. 1914. *Torgovo-promyshlennyy Yug* [Commercial and Industrial South], № 7 (55), s. 47–49. (In Russian).

Экстренный съезд горнопромышленников Юга России. 1914. *Торгово-промышленный Юг*, № 7 (55), с. 47–49.

Дата подання статті до редакції – 31.08.2021 р.