

Copyright © 2022 by Cherkas Global University



Published in the USA
 Bylye Gody
 Has been issued since 2006.
 E-ISSN: 2310-0028
 2022. 17(2): 758-776
 DOI: 10.13187/bg.2022.2.758

Journal homepage:
<https://bg.cherkasgu.press>



Social Significance, Designing and Laying Highways in the Russian Empire in the 1870s (on the Example of the Construction of the Sumy Railway)

Andrii E. Lebid ^{a, b, *}, Dmytro V. Kudinov ^c

^a Sumy State University, Sumy, Ukraine

^b Cherkas Global University, Washington, USA

^c Regional Institute of Postgraduate Studies, Sumy, Ukraine

Abstract

The publication reflects the main issues of design and construction of railways in Russia on the example of the Sumy line of the Kharkov-Nikolaev railway (Sumy railway). The next stages of its implementation have been highlighted: 1) setting of the objective by Sumy district zemstvo to build the road and the implementation of preliminary surveys in this respect; 2) promotion of the Zemstvo initiative on the agenda of the Committee of Ministers and the organization of planning and design work by the Ministry of Railways; 3) determination of the contractor and carrying out of the corresponding preparatory and construction work. It is indicated that the necessity to build Sumy railway was dictated, first of all, by the needs of the local sugar beet industry, which in the 1870s was under the threat of a crisis due to deforestation, rising prices for fuel and transportation of raw materials and products.

It is noted that at the same time, local authorities pursued other objectives in the implementation of the highway, corresponding to the expectation of a general economic recovery, as well as the improvement in passenger traffic. It has been defined that the route and the main technical documentation of the railway were developed by the engineer of the Ministry of Railways Rudnitsky. At the same time, its correction was allowed due to the request of the local authorities. Particular emphasis in the description of the railroad construction is put on Yevgeny Mikhailovich Dukhovskiy, the chief engineer appointed by the Society of the Kharkov-Nikolaev railway.

Not only his obvious organizational skills, which resulted in the fast completion of the road, have been noted, but also negative aspects associated with unscrupulous financial calculations, as well as neglect of the quality of track execution and the formation of rolling stock, which threatened to cause accidents and additional cash injections into correction of deficiencies during the operation of the road. Legal aspects of the road construction recorded in the charter of the Society of the Kharkov-Nikolaev railway construction have been analyzed.

The particular attention is paid to the issues related to construction – the alienation of private property, the description according to the government order of the economic potential of the territories located on both sides of the road, changes in postal routes and the formation of numerous access roads to the stations. The positive effect of Sumy railway functioning has been proved on the basis of data for the first decade of its existence.

Keywords: infrastructural development, resilient infrastructure, public infrastructures, Society of Kharkov-Nikolaev railway, the Ministry of railways, Sumy district zemstvo assembly.

1. Введение

Важной составляющей истории наземного транспорта является исследование проблем распространения железных дорог. При этом пристального внимания ученых требуют именно

* Corresponding author

E-mail addresses: a.lebid@socio.sumdu.edu.ua (A. Lebid)

обстоятельства проектирования и прокладки отдельных магистралей. Ведь именно благодаря такой детализации воссоздается наиболее полное представление о реальных масштабах приложения человеческого гения и физического труда в усовершенствование пассажирского и грузового сообщения. К сожалению, процесс создания значительной части железнодорожных путей преимущественно представлен сухими статистическими данными о времени строительства, протяженности, пропускной способности, а также общими заключениями об их социальной, экономической, военной и политической значимости.

С одной стороны, такое представление дезавуирует комплекс технической, финансовой и социальной подготовки фундации дорог, как и сам процесс прокладки магистралей. С другой – при всей безусловно прогрессивной роли железной дороги в существовании человечества выявляет пробелы исторической науки в ее исследовании. Все это непреложно определяет для историка науки и техники задачи глубокого и всеохватывающего изучения прошлого железнодорожного транспорта. Поэтому в данном нарративе, преследуя оные, авторы руководствуются целью установить и раскрыть особенности проектирования и создания Сумской линии Харьковско-Николаевской железной дороги (Сумской железной дороги).

2. Материалы и методы

Исследование основывается на научных принципах историзма, системности, объективности, всесторонности, комплексности. В качестве приоритетных подходов в работе использовались системный, а также принцип комплексного анализа источников, позволяющих системное исследование целого ряда разнообразных источников в зависимости от их происхождения (правительственные, частные, организационные, учредительные и проч.), места хранения (архивные, частные), жанровой специфики (научно-публицистические, научные).

Специальными методами исследования послужили нарративный, ретроспективный, историко-типологический, общенаучные методы. Ретроспективный метод нами был использован с целью воспроизведения реальной истории экономической политики Российской империи по проектированию и прокладыванию магистралей в XIX в. Использование данного метода обеспечивает последовательность раскрытия основных особенностей, функций и свойств изучаемого объекта, что сделало возможным воспроизведение закономерностей и причинно-следственных связей реализации политики государственной власти Российской империи в области развития транспортной инфраструктуры, а также определение влияния различных факторов на процессы регионального и общегосударственного экономического развития.

Использование историко-типологического метода на основе объединения, группировки разнообразных научных трудов, исторических источников и проч. позволяет более детально изучить приоритетные направления деятельности Министерства путей сообщения Российской империи в 70-х гг. XIX в. Кроме того, этот метод позволил выделить и определить цели, задачи, формы, методы деятельности государственных органов по развитию устойчивой общественной инфраструктуры в Российской империи в указанный период.

Общенаучные методы (индукция, дедукция, анализ, синтез, классификация и обобщение исторических данных) были всесторонне и комплексно использованы при исследовании рассматриваемой научной проблемы на всех этапах ее решения. В частности, использование этих методов позволило лучше понять как общие, так и региональные особенности и процессы, общественное значение проектирования и прокладывания магистралей в Российской империи в 1870-е годы.

3. Обсуждение

Вопросы проектирования и прокладывания магистралей в Российской империи в 1870-е годы нашли отражение в различных источниках, среди которых можно выделить следующие:

- 1) архивные документы;
- 2) материалы прессы;
- 3) журналы Сумского уездного земского собрания;
- 4) Полное собрание законов Российской империи;
- 5) материалы статистики;
- 6) научные публикации и др.

Среди архивных источников следует особо указать на два дела из фондов Государственного архива Сумской области, представляющих переписку по вопросам отчуждения земель под строительство железной дороги и освещающих различные этапы его подготовки:

- а) «Об отчуждении земли инженера г. Борисенко» (ДАСО, а);
- б) «Уведомление Харьковского вице-губернатора о строительстве Сумской железной дороги и переписка по этому вопросу» (ДАСО, б).

Оба этих источника впервые вводятся в научный оборот. Следует указать, что эти акты являются лишь незначительной частью бывшего профильного комплекса документов, ныне, к сожалению, не сохранившихся. В частности, удалось установить, что большая часть переписки по

вопросам проведения Сумской линии была повторно использована партийными и советскими органами в делопроизводстве. Фрагменты этих документов случайно выявлены на обратной стороне переписки 1920-х годов (ДАСО, с; ДАСО, д).

Важную роль в реконструкции процесса создания Сумской линии играют материалы «Харьковских губернских ведомостей» – единственной до 1877 года газеты региона. На ее страницах были обнародованы решения Сумской городской думы в деле осуществления мероприятий, связанных со строительством Сумской линии, а также обобщающие ее социально-экономическое значение материалы. Отдельное место в этой группе источников занимают публикации в прессе постсоветского периода. Их содержание направлено на освещение некоторых сторон создания и функционирования Сумской железной дороги (СЖД).

Журналы Сумского уездного земского собрания (СУЗС) содержат протоколы сессий, в которых между гласными дебатировались различные вопросы взаимодействия земства с Министерством путей сообщения, а также обеспечения устройства магистрали (Журналы СУЗС, 1878; Журналы СУЗС, 1879; Журналы СУЗС, 1880). В двух томах Полного собрания законов Российской империи представлены «Устав общества Харьково-Николаевской железной дороги», а также «Временный штат инспекции для надзора за сооружением Сумской железной дороги» – документы, уточняющие правовые основы регулирования процесса строительства и пользования СЖД (ПСЗРИ, 1878а; ПСЗРИ, 1878b). Данные статистики (сведения о состоянии народонаселения, оборотах торговли, количестве предприятий и объемах выпускаемой ими продукции), приводимые в публикации, использованы в качестве аргументов в пользу устройства СЖД (Географическо-статистический, 1873; Кульчицкий, 2005; Списки..., 1869; Экономическое..., 1863). Наконец, научные публикации представлены трудами, характеризующими как общее поступательное развитие железных дорог в России, так и публикациями, детализирующими технический прогресс в сфере железнодорожного строительства. Целая картина развития имперской сети железных дорог описана в работах известных исследователей развития наземного транспорта Н. Кислинского (Кислинский, 1902), А. Соловьевой (Соловьева, 1975), М. Воронина (История..., 1994).

К сожалению, при подготовке статьи оказались недоступными документы технического плана, хотя прежде таковые сохранялись в месте нахождения авторов данной публикации. Известно, что в 1878 г. инженер Карл Шульц пожертвовал Сумскому реальному училищу коллекцию планов, профилей и чертежей различных построек и продольных профилей Сумской железной дороги, стоимость которой оценивалась в 100 руб. (Циркуляр..., 1878: 70). Несмотря на это, авторы убеждены, что указанный комплекс источников обеспечит наиболее полное представление о процессе создания СЖД. Отметим, что данная публикация является первой научной работой, посвященной заявленной теме. В дальнейшем совершенствование ее содержания возможно за счет привлечения дополнительных данных из фондов центральных архивов Российской Федерации, а также материалов прессы Москвы и Санкт-Петербурга, посвященных проблемам строительства СЖД.

4. Результаты

Бурное развитие капитализма в России во второй половине XIX в. немыслимо без современной транспортной инфраструктуры, в которой ведущее значение отводилось железным дорогам. Магистрали ускорили промышленную революцию, способствовали мобилизации рабочей силы и капиталов, а также развитию коммерческой активности. Причем их значимость осознавалась российской общественностью задолго до возможности реализации коммуникационных проектов. В частности, еще в 1830 г. профессор Санкт-Петербургского университета Н.П. Щеглов акцентировал дороговизну и неудобство перевозок товаров существующими путями и рекомендовал выстроить целую сеть «металлических дорог» на конной тяге, способных значительно удешевить транспортировку грузов (Салов, 1899а: 224-225). Однако вскоре успехи британского и французского железнодорожного строительства убедили передовые умы России в необходимости следовать европейскому примеру.

В 1835 г. военный инженер и будущий первый министр путей сообщения П.П. Мельников пророчески указывал на способность железных дорог на паровой тяге, тогда еще только появившихся в Европе, стать «главнейшим источником той деятельности в промышленности и торговле, которая составляет отличительную черту нашего века». Среди аргументов в пользу нового вида транспорта специалист приводил «невероятную» скорость некоторых локомотивов (например, американских), способных преодолевать 26 км за 13 мин с «грузом целого транспорта» (Мельников, 1835: 1, 91). Позднее Мельников, опираясь на опыт бельгийского железнодорожного строительства, подтверждал выгоду от нового типа путей относительной дешевизной и регулярностью перевозок, незначительностью площадей, задействованных под строительство дорог, ускорением развития промышленности, торговли, просвещения, «упрочением спокойствия государства» и, наконец, увеличением государственных доходов (Салов, 1899а: 260-263).

Дальнейший успех железнодорожного строительства европейских стран и открытие первой полноценной линии между российскими столицами подвигло общество к обсуждению идеи развития самой широкой сети имперских магистралей. В 1852 г. группа сановников испрашивала у

правительства концессию на устройство дороги от Харькова к Северному Причерноморью (Салов, 1899b: 152). Этот проект особо отстаивал профессор Харьковского университета А. Рославский, предлагавший «могучими двигателями новейшей цивилизации» соединить Харьков (через Полтавскую и Екатеринославскую губернии) с Феодосией, что, по его мнению, максимально соответствовало бы интересам отечественного экспорта. Причем выбор Харькова в качестве отправной точки обуславливался, прежде всего, наметившимся в последние десятилетия прогрессом губернского города во внутренней торговле и необходимостью обеспечить более широкий обмен товарами между причерноморскими губерниями и внутренними регионами империи. Не менее важным аргументом служили потребности мобилизации рабочей силы, связанные с отходничеством «простого народа» в южные губернии (Рославский, 1852: 7-12, 21-32, 71).

Крымская война подтолкнула правительство задекларировать строительство сети железных дорог (в том числе от Москвы к Черному морю через Курск, Харьков, Кременчуг, Елизаветград, Александровск, Геническ) и дать согласие на образование Главного общества российских железных дорог с участием иностранного капитала, ограничившегося, впрочем, сооружением Нижегородской и Варшавской дорог. Правительственное участие в строительстве магистралей укрепилось вместе с появлением в 1865 г. Министерства путей сообщения (МПС). С этой поры на два десятилетия вперед развернулся настоящий бум российского железнодорожного строительства (Гулидова, 2011: 136-137; История..., 1994: 79-80; Салов, 1899b: 140; Соловьева, 1975: 63-80; Юго-Западная..., 1995: 4-5). Планы по охвату империи магистральями применимо к Харьковской губернии начали реализовываться уже в 1860-х годах. В 1868 г. северную часть Сумского уезда пересекла Курско-Киевская железная дорога (в пределах Харьковской губернии – две станции). В 1869 г. начато движение по Курско-Харьково-Азовской железной дороге. Еще через два года – по Харьковско-Кременчугской дороге, дав начало образованию Харьковского узла.

Вполне закономерным шагом дальнейшего развития сети железных дорог на территории Украины стало проектирование новых магистралей, долженствующих обеспечить потребности Юго-Западного промышленного района, основой которого являлось производство сахара. В данном ключе весомое значение придавалось северо-западным уездам Харьковской губернии, где за три–четыре предшествующих десятилетия сформировался целый кластер отрасли и связанных с ней предприятий и организаций. В частности, в Сумском уезде за период с 1837 г. и до 1875 г. появилось 12 сахарных заводов (к началу движения по СЖД 2 из них уже бездействовали), в Ахтырском – 5, в Лебединском – 3, в Богодуховском – 3 (Заводская..., 1875; Козлов, 1883: 35). В их числе – крупные сахарорафинадные заводы в пригороде Сум и в с. Великий Бобрик Ахтырского уезда. Но именно Сумы, этот «важный торговый пункт на Украине» (на Введенской ярмарке, проводимой во второй половине ноября – в начале декабря, привозилось товара на сумму в 3 млн руб.; одновременно городская лавочная торговля демонстрировала оборот более чем в 1 млн руб.), принадлежащий к «лучшим городам Харьковской губернии», превращались, по мнению современников, «в главный центр этой промышленности».

За 1869–1879 гг. как раз во многом благодаря сахарной промышленности сумма производства продукции в Сумском уезде возросла с 3 347 000 руб. до 7 666 700 руб. Однако бурное развитие сахарного производства (почти половина упомянутых заводов возникла после 1865 г.) шло вразрез со старыми транспортными реалиями, в результате чего обнажились кризисные явления, грозящие как упадком местной индустрии, так и экологическими проблемами. В первую очередь предприятия страдали от невозможности получить уголь, из-за чего «сахарозаводчики по-прежнему жгли дрова нещадно, истребляя вконец еще уцелевшие леса» (до 900 дес. в год).

В 1876 г. на сахарных заводах Харьковской губернии было употреблено 39 799 саж³ дров на сумму в 679303 руб., тогда как каменного угля – лишь на 38 304 руб., не взирая на ходатайства Сумской уездной земской управы о понижении тарифов на провоз антрацита (Географическо-статистический, 1873: 789; Заводская..., 1878; Систематический, 1895: 530; Харьковский календарь, 1876: 205-206; Экономическое..., 1863: 31-32) «Можно предугадать на верное, – указывали авторы «Записки» об устройстве СЖД, – что при таком положении дела Сумской и Ахтырский уезды скоро останутся совсем без леса и этому краю, ныне столь богатому и исполненному деятельности и жизни, придется пережить кризис самый опасный по своим последствиям» (Записка, 1871: 3). Некоторые его проявления уже можно было ощутить по цене дров, которая за 1856–1873 годы возросла с 3 до 20–25 руб. за сажень (соответственно, возросла и стоимость лесонасаждений: если в 1861 г. десятина смешанного леса стоила 200 руб., то в 1882 г. – 550–600 руб.), что сделало производство на нескольких предприятиях нерентабельным (Десять лет, 1881: 2; Ефименко, 1882: 108; Кислинский, 1902: 221).

«Частный» сумской железнодорожный вопрос в связи с возможными перспективами развития местной сахарной и винокурной промышленности в представлении исследователя отечественной экономики Ф.А. Лукашевича приобретал куда более глобальное значение – СЖД должна была удовлетворить не только нужды пищевой индустрии Сумского и Ахтырского уездов, но и служить главной ветвью в транспортировке топлива через станцию Ворожба к вообще порядка 300 сахарным заводам Левобережной Украины (Лукашевич, 1877: 65). Значительных расходов требовала и отправка

продукции. Стоимость услуг чумаков, среди которых выделялись крупные предприниматели, распоряжавшиеся десятками «паровиц», в три раза превышала расходы на железнодорожные перевозки. При этом их мажи не справлялись с объемами поставок, что приводило к уничтожению части уже произведенной продукции (Богатчук, 2017: 16; Слабеев, 1958: 156).

Немаловажное значение в перспективах железнодорожного строительства придавалось росту населения и новым задачам пассажирского сообщения. В 1870 г. численность жителей Харьковской губернии составляла 1 698 015 чел. (прирост за шесть лет составил 158 831 чел.). В 1876 г. здесь проживало уже 1 921 747 чел. После Великой реформы ускорился рост городского населения. Так, с 1862 г. до конца 1870-х годов численность жителей Ахтырки возросла с 15 694 до 17 820, Сум – с 11 313 до 14 126, Белополюя – с 11 743 до 12 256 чел. Высокими темпами увеличивалось и сельское население, которое наряду с горожанами приобретало большую подвижность в связи с трудовой миграцией и экономической активностью. К примеру, за 1864–1870 гг. количество жителей сел Богодуховского уезда увеличилось на 7 670 чел., а Сумского – на 11 127 чел. (Народонаселение..., 1872; Памятная..., 1862: 21–22, 26; Списки..., 1869: XLI–XLII; Харьковский календарь, 1879: 102).

К середине 1870-х годов в отдельных местностях уже вполне проявились последствия проведения железной дороги или, наоборот, отстраненности от нее. Например, значительно выросли объемы производства сахарных заводов Подольской и Киевской губерний, чья продукция вывозилась Одесско-Балтской, Жмеринско-Одесской, Кременчугско-Одесской и некоторыми другими линиями, пересекающими Правобережную Украину (Богатчук, 2017: 17). Наличие новой транспортной инфраструктуры сразу же отразилось на ускорении развития Харькова. Если в 1864 г. в нем проживало немногим более 60 тыс. чел., то уже в 1873 г. – более 82 тыс. За 1856–1877 гг. втрое выросли доходы города. Стоимость продукции, производимой его предприятиями за 1861–1880 гг., увеличилась с 1 620 000 руб. до 6 200 000 руб. (на 283 %) (Географическо-статистический, 1885: 469–473; Списки..., 1869: XLI).

Стационарная торговля существенно потеснила ярмарочную. «В настоящее время сотни мануфактурных и модных магазинов, конкурируя между собой, имеют товар всегда свежий, удовлетворяющий вкусу самого взыскательного покупателя, причем цены почти одинаковы со столичными, так что в настоящее время в городе можно купить выгодно все и без ярмарки, тогда как еще недавно по миновании ярмарок харьковские жители не могли похвалиться дешевизною предметов», – заключал о произошедших за десятилетие после проведения дороги изменениях летописец Харькова К.П. Щелков (Щелков, 1880: 68). Вместе с тем увеличили оборот и харьковские ярмарки: если в 1869 г. на них реализовывалось продукции на 25 614 000 руб., то в 1879 г. уже на 44 900 000 руб. (Десять лет, 1881: 1). С другой стороны, современники отмечали наметившийся упадок мест, которым не посчастливилось оказаться подле «чугунки». В пример приводился г. Суджа, в котором с проведением линии Курск–Харьков наметился регресс в традиционном для города кузнечном ремесле (Географическо-статистический, 1873: 775).

Рассчитывая в деле железнодорожного строительства на привлечение частных капиталов, правительство дало «зеленый свет» образованию частных акционерных обществ для устройства магистралей под государственные гарантии извлечения известного процента дохода. Последние также щедро снабжались кредитами из образованного в 1868 г. Железнодорожного фонда. В результате только в 1861–1873 гг. в России возникло 53 акционерных общества, аккумулировавших более 65 % всего акционерского капитала империи. Большинство из них являлось довольно-таки фиктивными структурами, руководство которых фактически расхищало кредитные средства, подвергало рабочих нещадной эксплуатации, завышало стоимость работ и присваивало себе непомерно огромные суммы за их осуществление. Разумеется, все эти нарушения покрывались свыше коррумпированными чиновниками, как в МПС, так и при дворе (Гулидова, 2011: 139; История..., 1994: 80, 95–96; Стельмах, 2006: 59; Соловьева, 1975: 109–110; Юго-Западная..., 1995: 7).

Изначально инициатором проведения СЖД было сумское земство, заручившееся одобрением харьковского губернского земства и сумевшее оценить достоинства магистрали после проведения Курско-Киевской железной дороги (ККЖД) и шоссейных путей к ст. Ворожба. В 1869–1874 гг. СУЗС принимало решения относительно проведения почтовой дороги от Лебедина к Ворожбе, шоссирования участка Белополюе–Ворожба, а также строительства Белополюской плотины, что, безусловно, благоприятствовало нуждам местной промышленности и коммерции (Систематический..., 1895: 376–379).

На сессии СУЗС 21 марта 1869 г. был поднят вопрос о строительстве «в высшей степени полезной» и «в близком будущем необходимой» линии Ворожба–Харьков через Сумы. Причем учредить концессию вызвался гласный В.Д. Кондратьев, не прибегая к земским суммам. Очевидно, он не нашел сочувствия влиятельных лиц в Петербурге или же не проявил должного рвения в этом вопросе, поскольку уже в следующем году СУЗС изменило подход в продвижении идеи СЖД и предложило конкретные меры к ее воплощению: 1) обязала управу произвести изыскания на предмет точного маршрута, ограничив траты в размере 3 тыс. руб.; 2) отрядила делегацию из трех гласных в столицу с целью убедить правительство в необходимости устройства железной дороги через Сумы «и о правительственной на линию гарантии в 5 % на $\frac{2}{3}$ ее стоимости»; 3) привлекала разных

влиятельных лиц для осуществления задуманного. В частности, уполномоченным земства по вопросу строительства дороги стал помещик и владелец Мезеновского сахарного завода из Ахтырского уезда Н.Н. Скворцов. В столице земцам содействовал министр финансов М.Х. Рейтерн. На этом поприще оба действовали довольно эффективно, о чем свидетельствует выраженная им благодарность со стороны сумских земцев в деле устройства СЖД (*Записка, 1871: 4; Кислинский, 1902: 142; Систематический..., 1895: 401-403, 503*). Одновременно, в 1871 г., сумское земство в качестве альтернативы прорабатывало и заведомо невыполнимое предложение председателя Екатеринославской казенной палаты А.К. Большана о проведении конно-железной дороги от Ворожбы к Сумам (*Систематический..., 1895: 407*).

Задание разработки маршрута СЖД было возложено на инженера Финна. При этом земство снабдило его инструкцией: проектируемая линия дороги должна была максимально приближенной к действующим сахарным заводам, обязательно пройти через Сумы и обойтись заказчику как можно дешевле. Первый проект предполагал строительство 200-верстовой линии Ворожба–Дергачи, которая должна была пролегать не только в пределах Харьковской губернии, но и заходить на территорию Курской губернии, в целом повторяя направление старой грунтовой дороги, используемой для перевозки товаров на местные ярмарки. Таким образом, половина предприятий сахарной отрасли района оказывалась бы на расстоянии всего в 1–8 верст от полотна. Земцами была посчитана и предполагаемая выгода от планируемой магистрали – 980 тыс. руб. в год. Ее стоимость не должна была превысить 53 тыс. руб. за версту (*Записка, 1871: 4-7*).

Инициатива сумских земцев была положительно встречена в МПС, однако оно возымело собственные виды на устройство СЖД и в 1872 г. уполномочило инженера Рудницкого, командированного в Харьковскую губернию, произвести новое изыскание маршрута магистрали, за что сумские земцы министру «почтительнейше выразили глубокую благодарность». Начертанная им линия, хотя и проходила через Сумы, значительно отходила от намеченного Финном направления. В частности, вместо Дергачей отправной точкой пути вблизи губернского центра была признана станция Мерефа с целью облегчить прямую передачу «сквозных грузов», следующих по Харьково–Азовской линии и избежать перегрузки Харьковского узла. Далее линия планируемой дороги протянулась в чертеже через Люботин, Белку, Нижнюю Сыроватку и Сумы.

Несмотря на наибольшую оптимальность предложенного маршрута в пределах именно Сумского уезда, со стороны сумских земцев, однако, возникли возражения насчет маршрута, который все же отставал от расположения ряда сахарных заводов. Потому они и обратились с соответствующим адресом на имя П.П. Мельникова с просьбой «войти в ближайшие соглашения с инженером Рудницким», находящимся в Сумах, с целью откорректировать направление дороги соответственно «важнейшему требованию местных интересов» (*ДАСО, б: 1; Кислинский, 1902: 145, 238; Систематический..., 1895: 402-403, 502*).

Интерес к «сумской дороге» проявили земцы Валковского уезда и гласные Валковской городской думы, обратившиеся с ходатайством об изменении маршрута СЖД с тем, чтобы она обязательно прошла через г. Валки. При этом органы самоуправления заверяли, что обеспечат безвозмездное отчуждение земли для этой цели. Однако Комитет министров его отклонил, ссылаясь на увеличение в таком случае стоимости проекта, а также на необходимость непосредственного сообщения между Харьковом и Сумами (*Кислинский, 1902: 238; Харьковский календарь, 1876: 144-145*). Разочарование новым направлением Сумской линии выражали грайворонские земцы, вдохновленные изначальным вариантом проведения линии, которая должна была пересечь их уезд. Но, в отличие от своих валковских коллег, председатель Грайворонского уездного земского собрания ограничился лишь публичным сожалением о том, «что Грайворон теперь лишен надежды приблизиться к сети железных дорог» (*Журналы ГУЗС, 1877: 26-27*).

Вряд ли препирательства земцев повлияли на вдруг возникшую паузу в вопросе строительства магистрали. Несмотря на то, что еще 13 мая 1873 г. император Александр II утвердил журнал Комитета железных дорог с намеченной Рудницким линией, 20 июня 1873 г. последовало «Высочайшее соизволение», а вслед за этим министром путей сообщения А.П. Бобринским в Кабинет министров уже было внесено «представление о способе осуществления» СЖД, неожиданно возник «конкуренстный» для Сумской линии проект продолжения Либаво–Роменской дороги на участке Ромны–Лозовая, который должен был поспособствовать торговому сообщению между Донбассом и прибалтийскими губерниями. Возникшие разногласия о приоритетности той или иной линии, безусловно, повлияли на пролонгацию начала строительства СЖД.

При этом Сумская линия Комитетом была включена в сеть разрешенных к постройке железных дорог, «как вызываемая крайнею необходимостью в облегчении подвоза минерального топлива к свеклосахарным и рафинадным заводам Харьковской губернии». Именно безотлагательным сооружением этой линии, по мнению большинства членов упомянутого органа, можно поддержать свеклосахарную промышленность в Сумском и смежных с ним уездах, находящуюся на грани краха из-за топливного кризиса. В этом мнении Кислинский просматривал явное лоббирование со стороны М.Х. Рейтерна, связанного с сумскими земцами и предпринимателями (*Кислинский, 1902: 221*). В феврале и сентябре 1874 г. Харьковское губернское земское собрание, в составе которого было

10 гласных от Сумского уезда, а затем и СУЗС вновь возбудили вопрос о скорейшей постройке СЖД (Отчет, 1874: 1; Харьковский календарь, 1875: 166-167; Харьковский календарь, 1876: 206). Наконец решение Комитета министров включить СЖД в список «неотложных дорог» было окончательно одобрено императором Александром II 22 апреля 1875 г. (Кислинский, 1902: 225; Постановления..., 1886: 426-427).

К этому времени сумское земство окончательно отказалось от планов возглавить концессию на строительство железнодорожной магистрали, реально оценивая собственные возможности. Планированием строительства СЖД занялось не менее заинтересованное в ней харьковское губернское земство (Сведения..., 1878а). Переговоры с предполагаемыми концессионерами остановились на соглашении с акционерным обществом Харьково-Николаевской железной дороги (учреждено в 1871 г.), проявившим живой интерес к проекту. Примечательно, что еще в 1873 г. Общество возлагало надежды на предоставление от правительства концессии на сооружение пути от Кременчуга в сторону сахарных заводов Киевской губернии, не предполагая еще подобную возможность относительно соединения предприятий сахарной отрасли в пределах Слобжанщины (Протокол..., 1873).

Обсуждение на правительственном уровне перспектив СЖД позволило дирекции Общества инициировать свое участие в проекте, закрепленное решением чрезвычайного общего собрания акционеров 5 февраля 1875 г. (Объявления, 1876). 26 марта 1876 г. император утвердил новый устав Общества Харьково-Николаевской железной дороги, в котором особо были прописаны условия сооружения «на свой счет и страх» сумского участка: 1) в течение восьми месяцев с момента учреждения устава предоставить МПС исполнительный технический проект дороги, сопутствующую техническую документацию и расценочную ведомость («всю нарицательную стоимость означенного участка»); 2) средства на строительство дороги выделялись правительством Обществу из облигационного капитала, которым правительством предоставлялась гарантия ежегодного дохода в «5 % интереса и $\frac{1}{10}$ % погашения со дня выпуска облигаций» (облигации оставались в ведении правительства); причем особо указывалось, что возможное превышение трат на дорогу ложится ответственностью на само Общество и не предполагает дополнительного финансового участия со стороны правительства; 3) те же суммы – «5 % интереса и $\frac{1}{10}$ % погашения» из «нарицательного облигационного капитала» (после начала эксплуатации дороги проценты начислялись из сумм доходности ХНЖД) – Общество обязывалось ежегодно выплачивать правительству; 4) к строительству дороги Обществу следовало приступить не позднее 30 дней с момента утверждения проекта и расценочной ведомости министром путей сообщения и окончить его за 2,5 года со дня утверждения устава (нарушение этого условия предполагало использование правительственных санкций вплоть до национализации всего имущества Общества); 5) начало эксплуатации дороги должно было производиться не иначе как после «освидетельствования произведенных работ и принадлежностей участка»; притом допускалось сдавать дорогу с недоделками, «не представляющими опасности или неудобства для движения»; 6) допускалось приобретение подвижного состава и оборудования депо за границей в количестве не более 50 % от общего объема; другая половина вместе с товарными, багажными, арестантскими вагонами, платформами, металлическими конструкциями мостов, рельсовыми креплениями и пр. номенклатурой должны были приобретаться Обществом у отечественных производителей при посредничестве правительства и «по ценам заготовления»; 7) Общество обязывалось по окончании работ предоставить в МПС детальную опись расходов; 8) в расценочной ведомости предполагались суммы для покрытия издержек правительственной инспекции и жандармского полицейского управления дороги; 9) все технические работы по сооружению СЖД находились в ведении главного инженера, назначаемого правлением Общества по согласованию с министром путей сообщений; он возлагал на себя ответственность «за прочность, правильность и целесообразность в техническом отношении всех работ», а вместе с тем приобретал обширные права в вопросах подбора кадров, определения ответственности служащих и рабочих; 10) с началом движения по СЖД Общество ХНЖД приобрело право владения ею в течение 81 года (ПСЗРИ, 1878а: 222-224, 227-230, 236, 240). Таким образом, для сооружения дороги была создана прочная юридическая основа.

Уже 10 мая 1876 г. акционеры на очередном собрании обсудили «способ выполнения обязательств, возлагаемых на общество уставом по сооружению Сумской линии» и заключили оптовый контракт на ее строительство с условием, «чтобы на общество ни в коем случае не падала уплата каких-либо сумм сверх получаемых обществом от правительства» (Извлечение..., 1876). Тогда же был заключен контракт с бывшим директором правления Общества инженером Евгением Михайловичем Духовским, кстати предложившим выгодные для Общества условия строительства.

Отметим, что Духовский уже имел опыт руководства сооружением железных дорог – в 1866–1867 гг. он являлся оптовым строителем-подрядчиком Ряжско-Моршанской дороги. Впрочем, результат его администрирования оказался весьма сомнительным: при завышенной поверстной стоимости линия была сдана недостроенной, но при этом сам подрядчик необыкновенно обогатился на проекте (известно, что в 1871 г. он приобрел имение Старый Мерчик в Харьковской губернии, где завел конный и спиртовой заводы) (Соловьева, 1975: 106-107). Однако этот факт никого не смутил

и не воспрепятствовал занятию Евгением Михайловичем должности главного инженера («строителя дороги»). Государственный контроль за сооружением дороги осуществлялся особой инспекцией в составе одного инспектора и двух участковых инспекторов, а также набранных по найму канцеляристов и техников (ПСЗРИ, 1878b: 124).

При осуществлении профессиональных обязанностей Духовскому, помимо организаторских способностей и обширного знания дела, также потребовалось умение договариваться вместе с другими членами дирекции о стоимости дороги, которая была установлена в размере 34 750 руб. за версту вместо 36 519 руб., предложенных правительством, что позволило откорректировать общий бюджет строительства линии с 8 млн руб. до 7 740 000 млн руб. (хотя еще в 1873 г. правительственная оценка дороги была куда скромнее – 1 487 371,61 руб.).

Более того, Общество вынуждено было согласиться на пересмотр своего устава, уступив Комитету министров право понижения тарифов. Общая нарицательная (номинальная) стоимость дороги определялась уставом Общества ХНЖД в 8 631 750 руб. (Кислинский, 1902: 140, 239; ПСЗРИ, 1878a: 229). Основным бенефициаром строительства СЖД, по слухам, озвученным в прессе, оказывался Духовский, наживший на проекте 2 млн руб. (Сумасбродство..., 1878: 9). Если данное предположение верно, то в указанную цифру следует включать не только официальный оклад, но и суммы «откатов», взятки от сахарозаводчиков или органов местного самоуправления, экономию на производстве и материалах, что позволяло списывать часть неиспользованных ресурсов и пр.

Проект строительства предполагал возможность внесения незначительных корректив со стороны органов городской власти, если магистраль проходила через подконтрольную ей территорию. Например, данный вопрос вызвал дискуссию среди гласных Сумской городской думы на ее заседании 6 мая 1876 г., на котором было предложено рассмотреть три варианта прокладки через город V участка СЖД: «1) пересекая большую дорогу из Сум на Белополье близ хутора Анненского, линия идет на восток и, пересекая дорогу на Суджу, проходя дровяной склад г. Харитоненко, около 2-го кладбища, пересекая реку Псел на Луке, проходя около хутора Василевщины, выходит к большой дороге на г. Ахтырку. При этом направлении станцию Сумы предполагается поставить около дровяного склада г. Харитоненко; 2) проходя от пересечения белопольской дороги, близ хутора Анненского, проходит несколько севернее; перерезает дорогу на г. Суджу, пересекает р. Псел несколько выше винокуренного завода г-жи Линтваревой, проходит близ деревни Барановки между хут. Токари и дер. Василевщиною и выходит на ахтырскую дорогу. Станция при этом предполагается около суджанской дороги; 3) около хутора Анненского близ большой дороги на Белополье линия железной дороги поворачивает на юг, пересекает р. Сумку, дорогу на г. Ромны, р. Стрельню, проходит несколько ниже кладбища, пересекает лебединскую дорогу, переходит р. Псел около Басов и выходит на большую ахтырскую дорогу. При таком направлении линии станцию Сумы предполагается поставить в более выгодном месте между реками Сумой и Стрельной, близ дороги на Ромны или же около дороги на Лебедин, т.е. не далее 2 верст от окраин города». Поскольку первый вариант был признан большинством гласных как наиболее подходящий, его тут же утвердили, о чем и уведомили Общество ХНЖД (Журнал, 1876a). Соответственно, дума согласилась и с запланированным местоположением пассажирской и товарной станций (Журнал, 1876b; Журнал, 1876c).

Однако это решение выявило следующую проблему: для реализации принятого направления дороги необходимо было провести значительные земляные работы по устройству дамбы и вместе с тем изменить русло Псла в нескольких местах. Гласный думы Н. Ткаченко, прежде ратовавший за «южный вариант» проведения дороги (при пересечении роменской и лебединской трасс), резонно указал на то, что исправление естественного течения реки может повлиять на всю ее гидрографию в пределах города и даже привести к заболачиванию местности. Его поддержали некоторые коллеги, но все же Общество добились изменения русла (Журнал, 1876c). Определенные последствия вмешательства в природу проявились весной 1877–1878 гг., когда во время весенних разливов по причине насыпи дамбы затопило значительную часть сл. Лука и дер. Барановка (Журналы СУЗС, 1879: 93–95). Уже в ноябре 1878 г. Сумская городская дума рассмотрела предложение МПС о сохранении прежнего русла Псла, измененного вследствие устройства «железнодорожных сооружений» (Журнал, 1878).

Свои интересы пытались отстаивать представители местной власти в тех местностях, где проведение СЖД оставляло в стороне наиболее крупные населенные пункты. «Города Харьковской губернии, лежащие на пути вновь проводимой Сумской железной дороги, хлопотали наперерыв друг перед другом об удобном расположении станций и платформ», – указывал обозреватель строительства линии (Харьковский календарь, 1878: 202). В частности, Ахтырская городская дума «покорнейше просила» о перенесении предполагаемой станции из Каменки, расположенной на противоположном берегу Ворсклы, из-за чего затруднялось бы сообщение города с дорогой в расположенную ближе Кириковку. Также она хлопотала об обязательном проведении шоссейных дорог от станции к уездному городу. Это ходатайство было уважено МВД в августе 1876 г. – новообразованная станция в Кириковке получила название «Ахтырка» (ДАСО, b: 3-7; Харьковский календарь, 1878: 202). В иных случаях городская власть финансово стимулировала Общество ХНЖД для положительного решения своих вопросов. Например, Белопольская городская дума обратилась к

правлению Общества с просьбой об устройстве возле города товарной станции и платформы, перечислив 300 руб. в пользу Общества и предлагая еще открыть депозит на имя организации в 3 тыс. руб. в Белопопольском общественном банке ([Харьковский календарь, 1878: 202-203](#)), т.е. городские власти фактически подкупали лояльность строителя дороги. При этом отцы города наотрез отказались устраивать вокзал в его пределах. В результате он был устроен в Ворожбе, но при этом в пяти верстах от станции Ворожба и в восьми верстах от Белопополя, что сказало на неудобстве пассажирского сообщения и в дальнейшем вызвало вполне заслуженные нарекания белопопольцев («фанатики-старики» совершили «зло, причиненное своим потомкам») ([Запчатный г. Белопополье, 1880](#)).

По завершении всех согласований с органами местной власти обнаружили окончательный маршрут и обустройство пути. В итоге общая длина линии составила более 227,25 верст. На ней были устроены 15 станций, 2 полустанка, 2 шестидесятисаженных моста через Ворсклу и Псел, 3 дамбы при переходе через реки Псел, Боромля и Ворскла. На станции Тростянец в 1877 г. было устроено паровозное депо, имевшее до 18 машин. Изначально оно являлось основным на линии, обеспечивая движение по двум тяговым плечам – Тростянец–Люботин и Тростянец–Ворожба. Всего над строительством СЖД трудилось до 7 тыс. чел. ([Артюшенко, 2010: 96](#); [Безсмертный, 1997b](#); [Сведения..., 1878a](#); [Щелков, 1882: 295](#)).

Особые условия возникали вокруг строительства моста через р. Псел ввиду его песчаного дна и значительной глубины главного русла: а) основание быка пришлось углубить на 7 саж. ниже отметки дна; б) вокруг быка и устоев моста были сделаны каменные отсыпи; в) дно между пролетами зафиксировано фашинными туюфьяками с камнем; г) устроены струеотводные дамбы для отвода ливневых вод от насыпи; д) перепады высоты местности в долине Псла заставили строителей насыпать дамбу длиной 3,5 версты и высотой от 1 до 6 саж. ([Сведения..., 1878a](#)). Довольно объемные земельные работы предполагало устройство дороги и в пределах Ахтырского уезда, учитывая относительную сложность рельефа. Например, между станциями Скрыговка и Боромля проектировщикам пришлось допустить десятитысячный подъем (на 10 м). В долине же Ворсклы строители оказались вынуждены осушать грунт ([Безсмертный, 1997a](#); [Безсмертный, 1997b](#)).

В целом работы 1876 года проходили довольно гладко, но уже в следующем году Духовскому пришлось преодолевать ряд возникших препятствий: 1) весенний паводок 1877 года размыл часть подготовленных насыпей; 2) начавшаяся война с Турцией привела к мобилизации части рабочих в армию; 3) передвижение военных грузов и войск затрудняло своевременную доставку строительных материалов ([Сведения..., 1878a](#)). Учитывая досрочное выполнение обязательств по строительству пути, можно предположить, что главный инженер справился с указанными вызовами, что лишний раз подтверждало его высокие качества менеджера.

Пожалуй, не меньшие сложности возникали в вопросе принудительного отчуждения земли у владельцев под прокладку рельсов. Для этой цели Общество сперва назначало агентов («поверенные правления») по отводу земель на участках СЖД. Например, на V участке в пределах Сумского уезда таковым являлся инженер А.Н. Борисяк. Для справедливой оценки недвижимости и разрешения конфликтных ситуаций под руководством вице-губернатора Харьковской губернии также была создана особая «Комиссия для оценки имуществ, подлежащих отчуждению под Сумской участок Харьково-Николаевской железной дороги» ([ДАСО, а: 1-2](#)). В целом для устройства линии было отведено 1 117 дес. 882 саж² земли. Более половины этой площади занимали крестьянские земли (общественные и частные). Впрочем, СЖД потеснила и помещиков, которым пришлось отказаться в ее пользу от более чем 450 дес. ([Сведения..., 1878a](#)). В частности, в Сумском уезде среди них оказались наследники жены майора Анны Климовой, имение которых располагалось в с. Нижняя Сыроватка, наследники Михаила Павловича и Ивана Михайловича Линтваревых в сл. Лука, Я.П. Гевлич, А.О. Куколь-Яснопольский и К.А. Рутковский, в Ахтырском – Л.Е. Кениг и т.д. ([Артюшенко, 2010: 96](#); [ДАСО, а: 30, 50](#); [ДАСО, с: 16-160б.](#); [ДАСО, d: 15-150б.](#); [Харьковский календарь, 1879: 376](#)).

Незначительные площади изымались в пределах городских поселений – например, в Сумах для дороги было отведено немногим более 19 дес. городской земли ([Журнал, 1876с](#)). Разумеется, Обществу приходилось выплачивать компенсацию владельцам за отрезанные участки, причем нередко выше их рыночной стоимости, особенно в черте города. Например, в Сумах дума постановила ее выкупать по 400 руб. за десятину без различия классов, «удобной» или «неудобной», что вызвало вполне разумный протест со стороны Общества. В конце концов стороны сошлись на сумме в 200 руб. ([Журнал, 1876с](#); [Журнал, 1876d](#); [Журнал, 1876е](#)). В отличие от городских властей, не всегда получалось полюбовно договориться с частными владельцами. Например, за участок пахотной земли в 1 дес. 21 саж², принадлежавший наследникам Климовой, Обществу пришлось заплатить 425 руб. ([ДАСО, d: 15-150б.](#)). Названные суммы в разы превышали нормальную стоимость земли в регионе. В частности, по состоянию на 1872 г. средняя цена десятины в Харьковской губернии составляла 30 руб. 71 коп., и лишь к концу 1870-х годов возросла до 54 руб. ([Теплицкий, 1959: 287](#); [Яременко, 2002: 58](#)).

Нередко властям по наводке агентов по отчуждению приходилось прибегать к принуждению владельцев, не желавших добровольно уступать свои земли и соглашаться на компенсацию. При этом устанавливался всего лишь двухнедельный срок для описи имущества. О массовости таких явлений

указывает тот факт, что только в слободе Лука летом 1876 г. таковых оказалось десять владельцев из числа крестьян, мещан, купцов и дворян (семья Линтваревых), а летом 1877 г. – 11 жителей г. Белополье (ДАСО, а: 3-15, 30-45, 53). Наведывание полиции, как правило, пугало обывателей и заставляло их «добровольно» соглашаться на условия компенсации, предложенные агентом.

Поскольку стоимость выкупаемых у обывателей земель оказывалась завышенной, резонно предположить, что Общество могло в своих тратах выходить за пределы бюджета. Отсутствие достоверных данных о том, как поступало в этом случае его правление, породило городскую легенду о том, что финансовые обязательства на себя в таком случае брал сахарозаводчик И.Г. Харитоненко, влияя при этом на оптимальном для своих предприятий маршруте линии. Например, СЖД прошла буквально у стен его Павловского рафинадного завода в Сумах (Комаров, 1998; Комаров, 2003; Кудинов, 2009; Кудинов, 2011; Орлова, 2005). Не отрицая вероятность подобной инициативы предпринимателя, отметим, что достоверных указаний на это в документах пока что не обнаружено.

Строительство СЖД вызвало необходимость выравнивания существующих почтовых дорог, закрытия или открытия новых почтовых станций, устройства подъездных путей. Уже в 1876 г. сумское и лебединское земства выделили, соответственно, 6 и 2 тыс. руб. на работы по проведению дорог к станциям СЖД. К тому же сумское земство не только озаботилось проведением новых путей, но и расширило существующие до 10 саж., а также шоссировало некоторые из них, отремонтировало существующие или построило новые мосты. Некоторые проселочные дороги были повышены до статуса уездных с соответствующими преобразованиями. В этом смысле СУЗС в 1875 г. предложило реорганизовать дороги от станции Нижняя Сыроватка к Бобрику, от станции Головашевка в Кекино, Голую Долину, Подлесновку и Лебединский уезд, от станции Виры в Лебединский уезд. Одновременно сокращались земские пункты в селах Ильмы, Степановка, Виры и Великий Бобрик, прилегающих или расположенных вблизи к СЖД.

В 1877 г. губернское земство и Ахтырская уездная земская управа озаботились вопросом закрытия Тростянецкой почтовой станции и проведения шоссейной дороги от станции Боромля к Боромлянской почтовой станции. Подобные работы производились еще некоторое время и после открытия движения по СЖД. Впрочем, В. Козлов отмечал, что действующие на начало 1880-х годов подъездные пути еще «не вполне отвечают интересам заводов» (ДАСО, b: 10-13; Журналы СУЗС, 1878: 49-50, 55; Журналы СУЗС, 1879: 12-14, 90-91; Журналы СУЗС, 1880: 366-368; Козлов, 1883: 36; Сведения..., 1878b; Систематический..., 1895: 408-409; Харьковский календарь, 1877: 190-191; Харьковский календарь, 1878: 179-180; Харьковский календарь, 1879: 210-211).

Иной оборот принимало дело, когда проблема подъездных путей касалась интересов сахарозаводчиков. Например, Харитоненко и Кениг, имевшие некоторые из своих предприятий вблизи от СЖД, соединили их с основным полотном узкоколейными дорогами, выплачивая администрации ХНЖД, а затем ее преемнику – Управлению Южных железных дорог – фиксированную таксу за подачу вагонов прямо к заводу. Кениг дополнительно от Тростянецких сахарных заводов проложил мощенные шоссе к одноименной станции (Технические..., 1913: 14-16).

Хотя еще на стадии планирования строительства земцы подробно описали миссию дороги для развития хозяйства в регионе, уже в период ее строительства правительство вновь обратило внимание на исследование вопроса ее значения для развития промышленности, сельского хозяйства и торговли. С этой целью Комиссия для всестороннего исследования железнодорожного дела в России обратилась к харьковскому губернатору с просьбой предоставить ей статистические сведения, касающиеся ресурсов края. В частности, о площадях лесов в уездах, через которые проходят железные дороги, «с показанием количества производимых лесных продуктов» (ДАСО, b: 15-16). Например, было выяснено, что на расстоянии до 25 верст в обе стороны от магистрали простиралось лесов в Богодуховском уезде 41 096 дес., в Ахтырском – 51 189 дес., в Лебединском – 52 107 дес., а в Сумском – 38 167 дес. (Харьковский календарь, 1879: 406).

Для приемки дороги МПС назначило особую комиссию, которая в ноябре или декабре 1877 г. «признала все сооружения дороги оконченными и исполненными прочно и согласно чертежей, министерством учрежденных». Тем не менее сразу же движение не началось из-за противодействия со стороны правления ККЖД в спорном вопросе о пользовании общей станцией обеих линий – Ворожба. В частности, управление ККЖД, согласно корреспонденции журнала «Русское обозрение», якобы потребовало от Духовского единовременной выплаты 200 тыс. руб. компенсации за убытки, которые должна была понести ее компания из-за усиления товарооборота по СЖД, а также ежемесячного взноса в 5 тыс. руб. за право провозить грузы и пассажиров через станцию Ворожба далее по Курско-Киевской железной дороге.

Дело дошло до того, что следовавший по СЖД пассажирский поезд в начале января 1878 г. не смог прибыть на станцию Ворожба из-за установленных рабочими ККЖД заграждений на путях. В конфликт между обществами пришлось вмешаться МПС и принудить «киевлян» допустить движение с «сумской» стороны (Сведения..., 1878a; Сумасбродство..., 1878). Наконец, в декабре 1877 г. началось движение по СЖД товарных составов, а уже в начале следующего года – пассажирских. Считается, что в Сумы первый пассажирский состав прибыл 8 января 1878 г. «Протяжный гудок разорвал утреннюю тишину и далеким эхом отозвался за околицей города. На вокзале собралось

много людей. Наиболее смелые изъявили желание прокатиться на “чугунке”», – описывал данное событие очевидец (Сумское..., 1998: 1). Впрочем, указанная дата еще требует уточнения. Тем не менее точно установлено, что в начале 1878 г. в Сумы начали прибывать санитарные поезда, доставлявшие в местные лазареты и госпитали Красного Креста раненых и больных воинов с фронтов Русско-турецкой войны 1877–1878 гг. (Кудінов, 2017: 25; Отчет Сумского..., 1878).

Конфликт двух железнодорожных обществ с началом эксплуатации СЖД оказался не единственным событием, привлечшим внимание общественности. Как и в случае с Рязско-Моршанской дорогой, повторилась история сдачи Е. М. Духовским приемщику низкокачественной магистрали. Уже в начале января 1878 г., т.е. практически с момента пуска движения по СЖД, на линии состоялись две аварии: 1) 3 января на отрезке Ахтырка–Тростянец сошли с рельсов семь товарных вагонов (одна из возможных причин – отсутствие заградительных щитов от сильного ветра); 2) на том же участке 5 января от состава оторвался пассажирский вагон, получив при этом сильные повреждения (по чистой случайности никто из пассажиров серьезно не пострадал). При этом вагон не перевернулся благодаря некачественным креплениям: «К счастью, цепи и крюки в вагонах г. Духовского не очень крепкие, как и все вообще сооруженное им на этой злосчастной дороге, – отмечал анонимный автор разгромной статьи в «Русском обозрении». – Поэтому пассажиры, забывая на этот раз о грозившей им гибели, забывая о тех общественных бедствиях, которые сулит сумская дорога, шлют г. Духовскому свой привет за негодные крюки и цепи, случайно спасшие им жизнь...».

Тот же корреспондент отмечал, что «в настоящее время, когда не прошло и месяца со дня приема дороги, некоторые водоподъемные машины уже попортились; рельсы во многих местах разошлись, печи на станциях потрескались (кафли разъехались) и, вообще, вся постройка этой дороги на скорую руку, под шумок военного времени, начинает давать о себе знать» (Сумасбродство..., 1878: 9). Впрочем, отмеченные факты не отразились на положении Евгения Михайловича. Более того, он поощрялся властями за оказанные пожертвования, как, например, в пользу учащихся Кременчугского технического железнодорожного училища (Хроника, 1882).

Несмотря на возникшие проблемы в пользовании СЖД на начальном этапе ее существования, которые постепенно изживались, Сумская линия ХНЖД в целом оправдала ожидания, которые на нее возлагались. По мнению исследователя кустарных промыслов Сумского уезда П. Ефименко, регион оказался «совершенно обеспеченным рельсовыми путями сообщения» (Ефименко, 1882: 2). Уже в 1878 г. СУЗС отмечало положительные сдвиги в местной торговле пшеницей и спиртом, отправляемых благодаря доступной теперь сети железных дорог в Гамбург, Берлин и Кенигсберг (Журналы СУЗС, 1879: 215-216). Весной 1881 г. корреспондент «Южного края» из Белополья отмечал, что «здесь, несмотря на ежедневную отправку в разные места, всегда найдется хлеба на 60 вагонов» (Белополье, 1881). Единственное, магистраль так и не смогла оживить традиционный для региона винокурный промысел. Хотя земцы и питали надежду, что она поспособствует его сохранению (в 1879 г. насчитывалось 15 винокурных фабрик), однако в 1880–1890-е годы он сузился еще больше, постепенно уступив место немногим, но крупным по объемам производства водочным заводам (в 1865 г. действовало 22 винокурных завода, в 1883 г. их осталось 14, а в 1887 г. – 11).

Проведение железной дороги, безусловно, спасло сахароварение региона от гибели. Это отчетливо видно по стоимости доставляемого топлива. По ценам 1882 г. заводчикам приходилось в среднем платить за квадратную сажень дров 26,85 руб. (там, где предприятие еще не отказалось полностью от древесного топлива), а за пуд кокса – 32 коп. (Козлов, 1883: 55). Вообще, в развитии сахарного производства, в отличие от винокурения, наоборот, отмечался прогресс: если в 1879 г. только в Сумском уезде насчитывалось 10 рафинадных и песочных заводов, трудоустроивших немногим более 4 тыс. работников и производящих продукции в объеме 6 384 514 пуд., то уже в 1887 г. существующие здесь предприятия «сладкой» отрасли предоставляли около 5 тыс. рабочих мест и производили 1 697 800 пуд. сахара и рафинада.

Причем более половины этого количества изготавливалось на одном только Павловском рафинадном заводе в Сумах, находящемся у самого полотна железной дороги (Ефименко, 1882: 5; Козлов, 1883: 4; Указатель..., 1887: 550, 607-608, 612). Вдоль магистрали возводились и новые предприятия. Уже в 1880 г. Торговый дом «И.Г. Харитоненко с сыном» вблизи от станции Виры открыл Веринский сахарный завод, в 1883 г. недалеко от станции Водяная – Натальевский сахарный завод, а в 1898 г. при участии акционеров – Сумско-Степановский сахарный завод (Козлов, 1883: 35, 37; Яргоцкий 1914: 214). Наоборот, предприятия, оставшиеся далеко в стороне от СЖД, несли убытки и даже прекращали свое существование, как Могричанский сахарный завод.

Наличие СЖД положительно сказалось на местном развитии сельского хозяйства. По состоянию на начало 1880-х годов она обеспечивала транспортировку в Харьков 100 000 пуд. ржи и овса, отправляемых одними только белопольскими купцами. Уже из Харькова хлеб, отправленный по Сумской линии из северо-западных уездов Харьковской губернии, доставлялся в черноморские порты. Появление железной дороги естественным образом привело к сокращению ярмарочной торговли в Сумах и Белополье, уступившей место стационарной коммерции, поддерживаемой

стабильным притоком товара. Довольно быстро исчезло чумакование; отныне соль и рыба из Прикаспийской области и Приазовья доставлялись именно «чугункой».

Временно прекратился и отхожий промысел: оживление промышленности повлияло на обеспечение работой малоземельных крестьян, которые к тому же приноровились к извозному промыслу, доставляя на своих фурах грузы со станции и на станцию. Укрепили позиции и некоторые кустарные промыслы крестьян. Например, жители с. Тимофеевка Сумского уезда, а также приграничных с Харьковской губернией селений Суджанского уезда отправляли колеса и ободья посредством СЖД в Донскую область и Екатеринославскую губернию. Кустари-производители сундуков (скрын) сл. Котельва Ахтырского уезда торговали ими вдоль всей линии. Сапожники г. Мирополья Суджанского уезда сбывали свою продукцию через нее в Харьков, а оттуда и в южные губернии Европейской части России (Ефименко, 1882: 6-9, 30, 39).

СЖД возымела важное значение в транспортировке донецкого угля во внутренние области империи, что, безусловно, способствовало развитию угледобывающей промышленности Донбасса. Корреспондент «Южного края», освещавший экспонирование каменноугольной отрасли на Всероссийской промышленной выставке в Москве в 1882 г., особо отмечал, что рост добычи угля за последние 12 лет во многом обязан распространению дорог. Весомую роль в этом сыграли именно Сумская и Фастовская ветки, ставшие и сами крупными потребителями минерального топлива и открывшие для него путь в обширные районы сахарного производства (Каменноугольная..., 1882).

Проведение железной дороги в значительной степени изменило социальную жизнь городов, сблизив их с разными регионами империи. Магистраль значительно сократила время пассажирских перевозок. Вместо прежних двух дней пути от Харькова до Сум далеко не в самых комфортных условиях переезда железная дорога сократила путешествие от станции Ворожба в губернский город до 12 часов 30 минут (Савва, 1904: 759). Кумулятивный эффект СЖД, повлиявший на высокую динамику промышленного производства, концентрацию капитала и рабочей силы, сказался на быстром росте населения городов, расположенных вдоль линии. В частности, численность жителей Сум возросла с 13 803 в 1878 г. до 27 564 чел. в 1897 г., Белополья, за тот же период, – с 12 775 до 15 215 чел., Богодухова – с 9 828 до 11 752 чел. (Первая..., 1904: 1; Харьковский календарь, 1879: 56, 72).

5. Заключение

Создание СЖД осуществлялось в период так называемого железнодорожного бума в рамках реализации правительственной концепции развития железнодорожной сети, которая во времена Александра II предполагала ее устройство, прежде всего, усилиями частных компаний при субсидировании и контроле со стороны государства. В этом отношении устройство Сумской линии ничем не выделяется: 1) строительство делегировалось Обществу Харьково-Николаевской железной дороги; 2) обязанности и права Общества, в том числе в деле строительства СЖД, закреплялись в пунктах устава, фактически продиктованных правительством; 3) проект осуществлялся на основе облигационного капитала, преимущественно казенного происхождения; 4) устанавливался контроль за качеством исполнения и сроками строительства со стороны назначенной МПС инспекции.

Досрочное выполнение дороги (почти на год от предельно возможной даты окончания строительства) не было комплиментарным качеством ее выполнения, что может свидетельствовать о серых схемах освоения средств, коррупции и безнаказанности подрядчика. Вместе с тем следует отметить положительные характеристики менеджмента в лице главного инженера Е.М. Духовского, оказавшегося гибким в отношениях с органами местной власти, а также способным довести начатое до конца в условиях ведения страной военных действий, не прибегая к оправдательным в таком случае мерам, закрепленным в уставе Общества.

Важную роль в осуществлении СЖД сыграло сумское земство, преследовавшее интересы как местных заводчиков, заинтересованных в обеспечении своих предприятий топливом, сырьем и стабильной транспортировке продукции, так и общественные, нацеленные на использование благ технического прогресса. Невзирая на то, что изначально выяснилась невозможность финансовыми силами местных владельцев капиталов реализовать проект строительства, земство эффективно использовало иные подходы к осуществлению задуманного: заручилось поддержкой губернского земства; проанализировало риски отстраненности региона от имперской железнодорожной сети и выгоды от проведения дороги, что и было описано в записке на адрес правительства; установило контакт с министром финансов, ставшим лоббистом земских интересов; поощряло проведение технических изысканий.

При этом представители органов местной власти, держа в уме необходимость обеспечения прежде всего нужд сахарной промышленности, довольно активно влияли на проектирование дороги с целью расширить функционал магистральной. В конечном счете конфликт интересов вокруг маршрутизации магистральной так и не определил приоритет между превалированием пассажирского или грузового сообщения СЖД. С одной стороны, в непосредственной близости от железнодорожного полотна в пределах Сумского уезда был устроен Павловский рафинадный завод, в пределах Ахтырского – Тростянецкий и Янковский, Богодуховского – Гутянский. С другой стороны, выше этого значения оказались Кияницкий (24 в), Могрицкий (25 в) и Пархомовский (27 в) заводы. Среднее же

расстояние отстраненности магистрали от предприятий составляло 10–12 верст. Уездные города Сумы и Богодухов, а также заштатный город Белополье были соединены дорогой, что в дальнейшем благоприятно отразилось на их демографии и торгово-промышленном развитии. Вместе с тем вне полотна дороги оказались значительные населенные пункты. Например, Краснокутск отставал от Сумской линии ХНЖД на 18, Ахтырка – на 20, Большая Писаревка – на 30 верст.

Хотя Сумская линия и прошла в стороне от многих экономически активных зон Харьковской губернии, она, безусловно, возымела огромное значение в хозяйственной жизни региона. Была спасена от разорения отрасль сахарной промышленности. Более того, ей придавалась необходимая динамика, благодаря чему на десятилетия вперед определился индустриальный облик Сумского, Ахтырского и Богодуховского уездов как местностей преимущественно свеклосахарного производства. Усилилась товарность сельского хозяйства, продукция которого посредством железных дорог вывозилась далеко за пределы губернии. Укреплялась стационарная торговля. В целом СЖД обеспечила поступательное развитие экономики региона, вместе с тем и общий рост населения, а также урбанизационные процессы.

Литература

- [Артюшенко, 2010](#) – *Артюшенко А.А.* Нариси історії міста Тростянець. Суми: Вид-во СумДУ, 2010. 152.
- [Безсмертний, 1997a](#) – *Безсмертний В.* Рейки пройшли крізь Сорочий Бір. *Наш Тростянець*. 1997. 46: 3.
- [Безсмертний, 1997b](#) – *Безсмертний В.* Тривожні гудки. *Наш Тростянець*. 1997. 48: 3.
- [Белополье, 1881](#) – Белополье. *Южный край*. 1881. № 81: 2.
- [Богатчук, 2017](#) – *Богатчук С.С.* Економічний розвиток українських земель та поширення залізничної мережі в 60-70-х рр. XIX ст. *Гілея*. 2017. 120: 15-18.
- [ДАСО, а](#) – Державний архів Сумської області. Ф. 579. Оп. 1. Спр. 180: 54.
- [ДАСО, б](#) – Державний архів Сумської області. Ф. 759. Оп. 1. Спр. 198: 16.
- [ДАСО, с](#) – Державний архів Сумської області. Ф. П-63. Оп. 1. Спр. 3: 20.
- [ДАСО, d](#) – Державний архів Сумської області. Ф. П-63. Оп. 1. Спр. 4: 16.
- [Географическо-статистический, 1873](#) – Географическо-статистический словарь Российской империи / Сост. П. Семенов. Т. IV. СПб., 1873: 867.
- [Географическо-статистический, 1885](#) – Географическо-статистический словарь Российской империи / Сост. П. Семенов. Т. V. СПб., 1885: 1000.
- [Головачев, 1878](#) – *Головачев А.А.* История постройки дорог. *Сборник государственных знаний*. СПб., 1878. Т. V: 163–292.
- [Гулидова, 2011](#) – *Гулидова Ю.И.* Железнодорожная революция в России во второй половине XIX – начале XX в. *Экономический журнал*. 2011. 22: 135-142.
- [Десять лет, 1881](#) – Десять лет в жизни Харьковской губернии. 1869–1879. *Южный край*. 1881. 189: 1–2.
- [Ефименко, 1882](#) – *Ефименко П.* Кустарные, отхожие и некоторые сельские промыслы в Сумском уезде. *Труды комиссии по исследованию кустарных промыслов Харьковской губернии*. Харьков: Издание Харьковского губернского земства. Вып. 1. 1882: 111.
- [Журнал, 1876a](#) – Журнал Сумской городской думы. *Харьковские губернские ведомости*. 1876. 106: 1.
- [Журнал, 1876b](#) – Журнал Сумской городской думы. *Харьковские губернские ведомости*. 1876. 146: 1.
- [Журнал, 1876c](#) – Журнал Сумской городской думы. *Харьковские губернские ведомости*. 1876. 160: 1.
- [Журнал, 1876d](#) – Журнал Сумской городской думы. *Харьковские губернские ведомости*. 1876. 175: 1.
- [Журнал, 1876e](#) – Журнал Сумской городской думы. *Харьковские губернские ведомости*. 1876. 207: 1.
- [Журнал, 1878](#) – Журнал Сумской городской думы. *Харьковские губернские ведомости*. 1878, 24 ноября: 1.
- [Журналы ГУЗС, 1877](#) – Журналы XII очередного Грайворонского уездного земского собрания с 21-е по 27-е сентября 1876 года и экстренного 18 января 1877 года. Курск: Курская земск. тип., 1877. 196 с.
- [Журналы СУЗС, 1878](#) – Журналы очередного Сумского уездного земского собрания, бывшего 15, 16, 17, 18, 20, 21 и 22-го сентября 1877 года. Сумы: Тип. К.М. Пашкова, 1878. 302 с.
- [Журналы СУЗС, 1879](#) – Журналы очередного и чрезвычайных Сумских уездных земских собраний, бывших 10, 11, 12, 13, 14, 15 и 16 сентября, 7, 8 и 9 октября 1878 года и 22 апреля 1879 года. Харьков: Тип. Харьк. окруж. штаба, 1879. 523 с.

- Журналы СУЗС, 1880** – Журналы очередного и чрезвычайных Сумских уездных земских собраний, бывших 20, 21, 22 сентября, 8 и 10 октября 1879 года с приложениями к ним. Сумы: Тип. К.М. Пашкова, 1880. 391 с.
- Заводская..., 1875** – Заводская и фабричная промышленность в Харьковской губернии. *Харьковские губернские ведомости*. 1875. 135
- Заводская..., 1878** – Заводская и фабричная промышленность в Харьковской губернии в 1877 году. *Харьковские губернские ведомости*. 1878, 16 июля.
- Записка..., 1871** – Записка о необходимости постройки железной дороги от станции Ворожба (на Курско-Киевской железной дороге) до станции Дергачи (на Курско-Харьковской железной дороге) чрез г. Сумы. СПб.: б. и., 1871: 13.
- Заштатный г. Белополье, 1880** – Заштатный г. Белополье. *Южный край*. 1880. 24: 3.
- Извлечение..., 1876** – Извлечение из протокола общего собрания г. акционеров общества Харьково-Николаевской железной дороги 10 мая 1876 года. *Харьковские губернские ведомости*. 1876. 114: 4
- История..., 1994** – История железнодорожного транспорта России. Т. I: 1836–1917 гг. СПб., 1994: 336 с.
- Каменноугольная..., 1882** – Каменноугольная промышленность на Всероссийской выставке. *Южный край*. 1882. 614: 1.
- Камінська, 2011** – Камінська О.А. Історія Харково-Миколаївської залізниці (друга половина XIX ст.). *Наукові праці історичного факультету ЗНУ*. 2011. XXXI: 88-92.
- Кислинский, 1902** – Кислинский Н.А. Наша железнодорожная политика по документам архива Кабинета министров. Т. 2. СПб., 1902. 324 с.
- Козлов, 1883** – Козлов В.С. Сумской уезд. Заводы сахарные и винокуренные. Сумы: Изд-во Сумского земства, 1883.
- Комаров, 1998** – Комаров В. «Всю обойдя платформу длинную...». *Ваш шанс*. 1998. 5: 6.
- Комаров, 2003** – Комаров В. Станция Сумы: 125 лет спустя. *Ваш шанс*. 2003. 27: 13А.
- Кудинов, 2009** – Кудинов Д. Как в Сумах появился первый паровоз. *Ваш шанс*. 2009. 44. С. 20А, 22А.
- Кудинов, 2011** – Кудинов Д. Как в Сумы первый поезд пришел. *Магистраль*. 2011. 19: 8.
- Кудінов, 2017** – Кудінов Д.В. Формування та діяльність Сумського осередку Російського товариства Червоного Хреста в період Російсько-турецької війни 1877-1878 рр. *Суспільно-політичні процеси на українських землях: історія, проблеми, перспективи*. Суми: Сумський державний університет, 2017. 1: 22-26.
- Кульчицкий, 2005** – Кульчицкий С.В. Железничное будівництво в Україні 19 – початку 20 століть. *Енциклопедія історії України*: Т. 3: Е-Й. Київ: Наукова думка, 2005
- Лашина, 2008** – Лашина Л.С. Деятельность акционерного общества по строительству Курско-Киевской железной дороги. *Научные ведомости БелГУ*. 2008. 6(2): 75–82.
- Лукашевич, 1877** – Лукашевич Ф.А. Очерки промышленности и торговли в России. Харьков: Тип. М. Зильберберга, 1877: 146, IV.
- Мельников, 1835** – Мельников П.П. О железных дорогах. СПб.: Тип. Гл. упр. путей сообщ. и публ. зданий, 1835: 98 с.
- Народонаселение..., 1872** – Народонаселение по губернии. *Харьковские губернские ведомости*. 1872. 21
- Объявления, 1876** – Объявления. *Харьковские губернские ведомости*. 1876. 76
- Орлова, 2005** – Орлова В. Прокатиться на «чугунке». *Данкор*. 2005. 31: А13.
- Отчет Сумского..., 1878** – Отчет Сумского отделения Общества попечения о раненых и больных воинах. *Харьковские губернские ведомости*. 1878, 18 сентября
- Отчет..., 1874** – Отчет Харьковской губернской земской управы за истекший 1873-1874 год. Харьков: Тип. К.П. Счасни, 1874: 147 с.
- Памятная..., 1862** – Памятная книжка Харьковской губернии / Сост. Я. Голяховским. Харьков: Университ. тип., 1862: 232 с.
- Первая..., 1904** – Первая всеобщая перепись населения Российской империи, 1897 г. XLVI: Харьковская губерния. СПб.: Тип. Э. Л. Пороховщиковой, 1904: XVII, 297 с.
- Постановления..., 1886** – Постановления XX очередной сессии Екатеринославского губернского земского собрания, 3-17 декабря 1885 года. Екатеринослав: Тип. Екатеринославского губ. правл., 1886: 425–430.
- Протокол..., 1873** – Протокол обыкновенного и чрезвычайного общего собрания гг. акционеров Общества Харьково-Николаевской железной дороги, 12 июня 1873 г. *Харьковские губернские ведомости*. 1873. 93: 1.
- ПСЗРИ, 1878a** – Полное собрание законов Российской империи: собрание второе. СПб., 1878. Т. LI: 1876: 222–243.
- ПСЗРИ, 1878b** – Полное собрание законов Российской империи: собрание второе. СПб., 1878. Т. LI: 1876. Приложения: 235.

- Рославский, 1852** – Рославский А. Мысли об устройстве железной дороги из Харькова к Черному морю. Харьков: Университ. Тип.-я., 1852: 72 с.
- Савва, 1904** – Савва (Тихомиров). Хроника моей жизни: Автобиографические записки высокопреосвященного Саввы, архиепископа Тверского и Кашинского. Сергиев Посад: 2-я тип. А. И. Снегиревой, 1898-1911. Т. 5: (1874–1879 гг.). 1904: 942, XXVIII.
- Салов, 1899a** – Салов В.В. Начало железнодорожного дела в России, 1836–1855. *Вестник Европы*. 1899. Т 2: 221–268.
- Салов, 1899b** – Салов В.В. Начало железнодорожного дела в России, 1836–1855. *Вестник Европы*. 1899. Т 3: 117–163.
- Сведения..., 1878a** – Сведения об общественных и частных постройках в Харьковской губернии в 1877 г. *Харьковские губернские ведомости*. 1878, 17 августа: 2.
- Сведения..., 1878b** – Сведения об общественных и частных постройках в Харьковской губернии в 1877 г. *Харьковские губернские ведомости*. 1878, 19 августа: 2.
- Систематический..., 1895** – Систематический сборник постановлений Сумского уездного земского собрания с 1865 до 1895 г. Сумы: Тип. В. П. Радионова, 1895: 536 с.
- Слабеєв, 1958** – Слабеєв І.С. Чумацький промисел на Україні. *Наукові записки інституту історії*. 1958. 12: 131-164.
- Соловьева, 1975** – Соловьева А.М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX в. М.: Наука, 1975: 315 с.
- Соллогуб, 1874** – Соллогуб А.В. Сборник статистических сведений о железных дорогах в России по 1 января 1874 г. СПб.: Типография Тренке и Фюсно, 1874. 144 с.
- Списки..., 1869** – Списки населенных мест Российской империи. Т. XLVI: Харьковская губерния. СПб., 1869.
- Сумасбродство..., 1878** – Сумасбродство железнодорожников. *Русское обозрение*. 1878. 5: 8–9.
- Сумское..., 1998** – Сумское региональное представительство Южной железной дороги – 120 лет / Авт. текста и фот. А. Бобылев. Сумы: Козацький вал, 1998: 14.
- Теплицький, 1959** – Теплицький В.П. Реформа 1861 року і аграрні відносини на Україні (60-90-ті роки XIX ст.). Київ: Вид-во АН УРСР, 1959: 308 с.
- Технические..., 1913** – Технические предприятия Тростянецкого имения фирмы Л.Е. Кениг – Н-ки / Под ред. Н. И. Кузнецова. Б. м.: б. и., 1913: 71 с.
- Указатель..., 1887** – Указатель фабрик и заводов Европейской России и Царства Польского. СПб.: Тип. Р. Голины, 1887: 823 с.
- Харьковский календарь, 1875** – Харьковский календарь на 1875 год. Харьков: Изд. Харьк. губ. стат. ком., 1875.
- Харьковский календарь, 1876** – Харьковский календарь на 1876 год. Харьков: Изд. Харьк. губ. стат. ком., 1876.
- Харьковский календарь, 1877** – Харьковский календарь на 1877 год. Харьков: Изд. Харьк. губ. стат. ком., 1877.
- Харьковский календарь, 1878** – Харьковский календарь на 1878 год. Харьков: Изд. Харьк. губ. стат. ком., 1878.
- Харьковский календарь, 1879** – Харьковский календарь на 1879 год. Харьков: Изд. Харьк. губ. стат. ком., 1879.
- Хроника, 1882** – Хроника. *Харьковские губернские ведомости*. 1882. 174
- Циркуляр..., 1878** – Циркуляр по Харьковскому учебному округу. 1878. 11: 74 с.
- Щелков, 1882** – Щелков К.П. Историческая хронология Харьковской губернии. Харьков: Изд. ред. Харьк. епарх. вед., 1882: 366 с.
- Щелков, 1880** – Щелков К.П. Харьков: Ист.-стат. опыт К.П. Щелкова. Харьков: Тип. губ. правл., 1880: 72 с.
- Экономическое..., 1863** – Экономическое состояние городских поселений Европейской России в 1861–1862 гг. Ч. 2. СПб.: Тип. К. Вульфа, 1863.
- Юго-Западная..., 1995** – Юго-Западная железная дорога. Вчера. Сегодня. Завтра. 1870–1995 гг. Київ: Транспорт України, 1995: 243 с.
- Яргоцкий, 1914** – Яргоцкий Л.С. Дневник директора сахарного завода: Справ. книжка. Київ: Пол. тип., 1914: 222 с.
- Яременко, 2002** – Яременко М.Ф. Пореформенний розвиток Сумщини (1861–1916). Суми: Університетська книга, 2002: 366 с.

References

- Artyushenko, 2010** – Artyushenko, A.A. (2010). Narisi istoriï mista Trostyanec' [Drawings of the history of the city of Trostyanets]. Sumi: Vid-vo SumDU, 152. [in Ukrainian]
- Belopol'e, 1881** – Belopol'e [Bilopillja]. *Yuzhnyj kraj*. 1881. 81: 2. [in Russian]
- Bezsmertnij, 1997a** – Bezsmertnij, V. (1997). Rejki projshli kriz' Sorochij Bir [Railway passed through the Sorochij Bir]. *Nash Trostyanec'*. 46: 3. [in Ukrainian]

- Bezsmertnij, 1997b** – *Bezsmertnij, V.* (1997). Trivozhni gudki [Triggering beeps]. *Nash Trostyanec'*. 48: 3. [in Ukrainian]
- Bogatchuk, 2017** – *Bogatchuk, S.S.* (2017). Ekonomichnij rozvitok ukraïns'kih zemel' ta poshirennya zaliznichnoï merezhi v 60-70-h rr. XIX st. [Economic Development of Ukrainian Lands and the Expansion of the Railway Network in the 1860s and 1870s]. *Gileya*. 120: 15-18. [in Ukrainian]
- Tsirkulyar, 1878** – Tsirkulyar po Har'kovskomu uchebnomu okrugu [Circular for the Kharkov school district]. 1878. 11: 74 s. [in Russian]
- DASO, a** – Derzhavnij arhiv Sums'koï oblasti [State Archive of the Sumy Region]. F. 579. Op. 1. Spr. 180: 54. [in Ukrainian]
- DASO, b** – Derzhavnij arhiv Sums'koï oblasti [State Archive of the Sumy Region]. F. 759. Op. 1. Spr. 198: 16. [in Ukrainian]
- DASO, c** – Derzhavnij arhiv Sums'koï oblasti [State Archive of the Sumy Region]. F. P-63. Op. 1. Spr. 3: 20. [in Ukrainian]
- DASO, d** – Derzhavnij arhiv Sums'koï oblasti [State Archive of the Sumy Region]. F. P-63. Op. 1. Spr. 4: 16. [in Ukrainian]
- Desyat' let, 1881** – Desyat' let v zhizni Har'kovskoj gubernii. 1869–1879 [Ten Years in the Life of Kharkov Province. 1869-1879]. *Yuzhnyj kraj*. 1881. 189: 1–2. [in Russian]
- Efimenko, 1882** – *Efimenko, P.* (1882). Kustarnye, othozhie i nekotorye sel'skie promysly v Sums'kom uezde [Artisanal, cottage industry and some rural trades in Sumy County]. *Trudy komissii po issledovaniyu kustarnyh promyslov Har'kovskoj gubernii*. Har'kov: Izdanie Har'kovskogo gubernskogo zemstva. Vyp. 1. 111 p. [in Russian]
- Ekonomicheskoe..., 1863** – Ekonomicheskoe sostoyanie gorodskih poselenij Evropejskoj Rossii v 1861–1862 gg. [The economic condition of urban settlements in European Russia in 1861-1862]. Ch. 2. SPb.: Tip. K. Vul'fa, 1863. [in Russian]
- Geograficheskostatisticheskij, 1873** – Geograficheskostatisticheskij slovar' Rossijskoj imperii [Geographical and Statistical Dictionary of the Russian Empire]. T. IV. SPb., 1873: 867 s. [in Russian]
- Geograficheskostatisticheskij, 1885** – Geograficheskostatisticheskij slovar' Rossijskoj imperii [Geographical and Statistical Dictionary of the Russian Empire]. T. V. SPb., 1885: 1000 s. [in Russian]
- Golovachev, 1878** – *Golovachev, A.A.* (1878). Istoriya postrojki dorog [History of road construction]. *Sbornik gosudarstvennyh znaniy*. SPb. T. V: 163-292. [in Russian]
- Gulidova, 2011** – *Gulidova, Yu.I.* (2011). Zheleznodorozhnaya revolyuciya v Rossii vo vtoroj polovine XIX – nachale XX v. [The railway revolution in Russia in the second half of the nineteenth and early twentieth centuries.]. *Ekonomicheskij zhurnal*. 22: 135-142. [in Russian]
- Har'kovskij kalendar', 1875** – Har'kovskij kalendar' na 1875 god [Kharkov calendar for 1875]. Har'kov: Izd. Har'k. gub. stat. kom., 1875. [in Russian]
- Har'kovskij kalendar', 1876** – Har'kovskij kalendar' na 1876 god [Kharkov calendar for 1876]. Har'kov: Izd. Har'k. gub. stat. kom., 1876. [in Russian]
- Har'kovskij kalendar', 1877** – Har'kovskij kalendar' na 1877 god [Kharkov calendar for 1877]. Har'kov: Izd. Har'k. gub. stat. kom., 1877. [in Russian]
- Har'kovskij kalendar', 1878** – Har'kovskij kalendar' na 1878 god [Kharkov calendar for 1878]. Har'kov: Izd. Har'k. gub. stat. kom., 1878. [in Russian]
- Har'kovskij kalendar', 1879** – Har'kovskij kalendar' na 1879 god [Kharkov calendar for 1879]. Har'kov: Izd. Har'k. gub. stat. kom., 1879. [in Russian]
- Hronika, 1882** – Hronika [Chronicle]. *Har'kovskie gubernskie vedomosti*. 1882. 174 [in Russian]
- Istoriya..., 1994** – Istoriya zheleznodorozhnogo transporta Rossii. T. I: 1836–1917 gg. [History of Russian railway transport]. SPb., 1994: 336 p. [in Russian]
- Iz vlechenie..., 1876** – Iz vlechenie iz protokola obshchego sobraniya g. akcionerov obshchestva Har'kovo-Nikolaevskoj zheleznoj dorogi 10 maya 1876 goda [Extract from the minutes of the general meeting of shareholders of the company Kharkovo-Nikolayevskaya railroad]. *Har'kovskie gubernskie vedomosti*. 1876. 114: 4. [in Russian]
- Kamennougol'naya..., 1882** – Kamennougol'naya promyshlennost' na Vserossijskoj vystavke [The coal mining industry at the All-Russian exhibition]. *Yuzhnyj kraj*. 1882. 614: 1 [in Russian]
- Kamins'ka, 2011** – *Kamins'ka, O.A.* (2011). Istoriya Harkovo-Mikolaïvs'koï zaliznici (druga polovina XIX st.) [History of the Kharkov-Mykolaiv Railway (second half of the 19th century)]. *Naukovi praci istorichnogo fakul'tetu ZNU*. XXXI: 88-92. [in Ukrainian]
- Kislinskij, 1902** – *Kislinskij, N.A.* (1902). Nasha zheleznodorozhnaya politika po dokumentam arhiva Kabinetu ministrov [Our railway policy according to the documents of the Cabinet of Ministers archive]. T. 2. SPb., 324 p. [in Russian]
- Komarov, 1998** – *Komarov, V.* (1998). «Vsyu obojdy platformu dlinnuyu...» [All around the long platform]. *Vash shans*. 5: 6. [in Russian]
- Komarov, 2003** – *Komarov, V.* (2003). Stanciya Sumy: 125 let spustya [Sumy Station: 125 years later]. *Vash shans*. 27: 13A. [in Russian]

- Kozlov, 1883** – Kozlov, V.S. (1883). Sumskoj uezd. Zavody saharnye i vinokurennye [Sumy County. Sugar and distilleries plants]. Sumy: Izd-vo Sumskogo zemstva. [in Russian]
- Kudinov, 2009** – Kudinov, D. (2009). Kak v Sumah poyavilsya pervyj parovoz [How the first steam locomotive appeared in Sumy]. *Vash shans*. 44. Pp. 20A, 22A. [in Russian]
- Kudinov, 2011** – Kudinov, D. (2011). Kak v Sumy pervyj poezd prishel [How the first train arrived in Sumy]. *Magistral'*. 19: 8. [in Russian]
- Kudinov, 2017** – Kudinov, D.V. (2017). Formuvannya ta diyal'nist' Sums'kogo osередku Rosijs'kogo tovaristva Chervonogo Hresta v period Rosijs'ko-turec'koї vijni 1877-1878 rr. [Formation and activity of the Sumy branch of the Russian Association of the Black Cross during the Russo-Turkish War of 1877-1878]. *Suspil'no-politichni procesi na ukraїns'kih zemlyah: istoriya, problemi, perspektivi*. Sumi: Sums'kij derzhavnij universitet, 1: 22-26. [in Ukrainian]
- Kul'chic'kij, 2005** – Kul'chic'kij, S.V. (2005). Zaliznichne budivnictvo v Ukraїni 19 – pochatku 20 stolit' [Railway construction in Ukraine in the 19th and early 20th centuries]. *Enciklopediya istorii Ukraїni*: T. 3: E-J. Kiiв: Naukova dumka. [in Ukrainian]
- Lashina, 2008** – Lashina, L.S. (2008). Deyatel'nost' akcionernogo obshchestva po stroitel'stvu Kursko-Kievskoj zheleznoj dorogi [Activities of the joint-stock company for the construction of the Kursk-Kiev railroad]. *Nauchnye vedomosti BelGU*. 6(2): 75-82. [in Russian]
- Lukashevich, 1877** – Lukashevich, F.A. (1877). Ocherki promyshlennosti i trgovli v Rossii [Essays on Industry and Trade in Russia]. Harkov: Tip. M. Zil'berberga, 146, IV. [in Russian]
- Mel'nikov, 1835** – Mel'nikov, P.P. (1835). O zheleznyh dorogah [About the railroads]. SPb.: Tip. Gl. upr. putej soobshch. i publ. zdaniy, 98 p. [in Russian]
- Narodonaselenie..., 1872** – Narodonaselenie po gubernii [Population by province]. *Har'kovskie gubernskie vedomosti*. 1872. 21. [in Russian]
- Ob'yavleniya, 1876** – Ob'yavleniya [Advertisements]. *Har'kovskie gubernskie vedomosti*. 1876. 76. [in Russian]
- Orlova, 2005** – Orlova, V. (2005). Prokatit'sya na «chugunke» [A ride on a "cast-iron"]. *Dankor*. 31: A13. [in Russian]
- Otchet Sumskogo..., 1878** – Otchet Sumskogo otdeleniya Obshchestva popecheniya o ranenyyh i bol'nyh voynah [Report of the Sumy branch of the Society for the Care of Wounded and Sick Soldiers]. *Har'kovskie gubernskie vedomosti*. 1878, 18 sentyabrya. [in Russian]
- Otchet..., 1874** – Otchet Har'kovskoj gubernskoj zemskoj upravy za istekshij 1873-1874 god [Report of the Kharkov Provincial Zemstvo Board for the past 1873-1874]. Har'kov: Tip. K.P. Schasni, 1874: 147 p. [in Russian]
- Pamyatnaya..., 1862** – Pamyatnaya knizhka Har'kovskoj gubernii [Commemorative book of Kharkov Province]. Har'kov: Universit. tip., 1862: 232 p. [in Russian]
- Pervaya..., 1904** – Pervaya vseobshchaya perepis' naseleniya Rossijskoj imperii, 1897 g. XLVI: Har'kovskaya guberniya [First General Population Census of the Russian Empire]. SPb.: Tip. E.L. Porohovshchikovej, 1904: XVII, 297 p. [in Russian]
- Postanovleniya..., 1886** – Postanovleniya XX ocherednoj sessii Ekaterinoslavskogo gubernskogo zemskogo sobraniya, 3-17 dekabrya 1885 goda [Resolutions of the XX regular session of the Ekaterinoslav Governorate Zemstvo Assembly]. Ekaterinoslav: Tip. Ekaterinoslavskogo gub. pravl., 1886: 425-430. [in Russian]
- Protokol..., 1873** – Protokol obyknovennogo i chrezvyčajnogo obshchego sobraniya gg. akcionerov Obshchestva Har'kovo-Nikolaevskoj zheleznoj dorogi, 12 iyunya 1873 g. [Minutes of the Ordinary and Extraordinary General Meeting of Shareholders of the Company of the Kharkovo-Nikolayevskaya Railway]. *Har'kovskie gubernskie vedomosti*. 1873. 93: 1. [in Russian]
- PSZRI, 1878a** – Polnoe sobranie zakonov Rossijskoj imperii: sobranie vtoroje [Complete Collection of Laws of the Russian Empire]. SPb., 1878. T. LI: 1876: 222-243. [in Russian]
- PSZRI, 1878b** – Polnoe sobranie zakonov Rossijskoj imperii: sobranie vtoroje [Complete Collection of Laws of the Russian Empire]. SPb., 1878. T. LI: 1876. Prilozheniya: 235. [in Russian]
- Roslavskij, 1852** – Roslavskij, A. (1852). Mysli ob ustrojstve zheleznoj dorogi iz Har'kova k Chernomu moryu [Thoughts on building a railroad from Kharkov to the Black Sea]. Har'kov: Universit. Tip-ya., 72 p. [in Russian]
- Salov, 1899a** – Salov, V.V. (1899). Nachalo zheleznodorozhnogo dela v Rossii, 1836-1855 [The beginnings of railroading in Russia]. *Vestnik Evropy*. T. 2: 221-268. [in Russian]
- Salov, 1899b** – Salov, V.V. (1899). Nachalo zheleznodorozhnogo dela v Rossii, 1836-1855 [The beginnings of railroading in Russia]. *Vestnik Evropy*. T. 3: 117-163. [in Russian]
- Savva, 1904** – Savva (Tihomirov) (1904). Hronika moej zhizni: Avtobiograficheskie zapiski vysokopreosvyashchennogo Savvy, arhipiskopa Tverskogo i Kashinskogo [A Chronicle of My Life: Autobiographical Notes]. Sergiev Posad: 2-ya tip. A. I. Snegirevoj, 1898-1911. T. 5: (1874-1879 gg.). 942, XXVIII. [in Russian]
- Shchelkov, 1880** – Shchelkov, K.P. (1880). Har'kov: Ist.-stat. opyt K.P. Shchelkova [Historical and statistical experience]. Har'kov: tip. Gub. pravl., 72 p. [in Russian]

- Shchelkov, 1882** – *Shchelkov, K.P.* (1882). Istoricheskaya hronologiya Har'kovskoj gubernii [Historical chronology of Kharkov province]. Har'kov: Izd. red. Har'k. eparh. ved., 366 p. [in Russian]
- Sistematicheskij..., 1895** – Sistematicheskij sbornik postanovlenij Sumskogo uezdnogo zemskogo sobraniya s 1865 do 1895 g. [Systematic Collection of Resolutions of the Sumy County Zemstvo Assembly from 1865 to 1895]. Sumy: Tip. V. P. Radionova, 1895: 536 p. [in Russian]
- Slabeev, 1958** – *Slabeev, I.S.* (1958). Chumac'kij promisel na Ukraïni [The Chumatskiy Promisel in Ukraine]. *Naukovi zapiski institutu istorii*. 12: 131-164. [in Ukrainian]
- Sollogub, 1874** – *Sollogub, A.V.* (1874). Sbornik statisticheskikh svedenij o zheleznyh dorogah v Rossii po 1 yanvarya 1874 g. [Collection of statistical data on railroads in Russia up to January 1, 1874]. SPb.: Tipografiya Trenke i Fyusno, 144 p. [in Russian]
- Solov'eva, 1975** – *Solov'eva, A.M.* (1975). Zheleznodorozhnyj transport Rossii vo vtoroj polovine XIX v. [Russian railway transport in the second half of the 19th century]. M.: Nauka, 315 p. [in Russian]
- Spiski..., 1869** – Spiski naselennyh mest Rossijskoj imperii. T. XLVI: Har'kovskaya guberniya [Lists of inhabited localities of the Russian Empire]. SPb., 1869. [in Russian]
- Sumasbrodstvo..., 1878** – Sumasbrodstvo zheleznodorozhnikov [The folly of the railroaders]. *Russkoe obozrenie*. 1878. 5: 8–9. [in Russian]
- Sumskoe..., 1998** – Sumskoe regional'noe predstavitel'stvo Yuzhnoj zheleznoj dorogi – 120 let [Sumy Regional Office of the Southern Railway - 120 years old]. Sumy: Kozac'kij val, 1998: 14. [in Russian]
- Svedeniya..., 1878a** – Svedeniya ob obshchestvennyh i chastnyh postrojках v Har'kovskoj gubernii v 1877 g. [Information on public and private buildings in Kharkov province in 1877]. *Har'kovskie gubernskie vedomosti*. 1878, 17 avgusta: 2. [in Russian]
- Svedeniya..., 1878b** – Svedeniya ob obshchestvennyh i chastnyh postrojках v Har'kovskoj gubernii v 1877 g. [Information on public and private buildings in Kharkov province in 1877]. *Har'kovskie gubernskie vedomosti*. 1878, 19 avgusta: 2. [in Russian]
- Tekhnicheskie..., 1913** – Tekhnicheskie predpriyatiya Trostyaneckogo imeniya firmy L.E. Kenig – N-ki / Pod red. N. I. Kuznecova [Technical enterprises of the Trostyaneck estate of the firm L.E. Koenig]. B. m.: b. i., 1913: 71 s. [in Russian]
- Tepl'ic'kij, 1959** – *Tepl'ic'kij, V.P.* (1959). Reforma 1861 roku i agrarni vidnosini na Ukraïni (60-90-ti roki XIX st.) [The Reform of 1861 and Agrarian Relations in Ukraine (60-90s of the XIX century)]. Kii'v: Vid-vo AN URSSR, 308 p. [in Ukrainian]
- Ukazatel'..., 1887** – Ukazatel' fabrik i zavodov Evropejskoj Rossii i Carstva Pol'skogo [Index of Factories and Plants in European Russia and the Kingdom of Poland]. SPb.: Tip. R. Golini, 1887: 823 p. [in Russian]
- Yaremenko, 2002** – *Yaremenko, M.F.* (2002). Poreformenij rozvitok Sumshchini (1861–1916) [The Reforms of the Sumy region (1861–1916)]. Sumy: Universitets'ka kniga, 366 p. [in Ukrainian]
- Yargockij, 1914** – *Yargockij, L.S.* (1914). Dnevnik direktora saharnogo zavoda: Sprav. Knizhka [Diary of a Sugar Factory Director]. Kii'v: Pol. tip., 222 p. [in Russian]
- Yugo-Zapadnaya..., 1995** – Yugo-Zapadnaya zheleznyaya doroga. Vchera. Segodnya. Zavtra. 1870–1995 gg. [Southwestern Railway. Yesterday. Today. Tomorrow. 1870–1995]. Kii'v: Transport Ukraïni, 1995: 243 p. [in Russian]
- Zapiska..., 1871** – Zapiska o neobhodimosti postrojki zheleznoj dorogi ot stancii Vorozhba (na Kursko-Kievskoj zheleznoj doroge) do stancii Dergachi (na Kursko-Har'kovskoj zheleznoj doroge) chrez g. Sumy [Note on the need to build a railroad from Vorozhba station]. SPb., 1871: 13 s. [in Russian]
- Zashtatnyj gorod Belopol'e, 1880** – Zashtatnyj gorod Belopol'e [The backward town of Bilopillia]. *Yuzhnyj kraj*. 1880. 24: 3 [in Russian]
- Zavodskaya..., 1875** – Zavodskaya i fabrichnaya promyshlennost' v Har'kovskoj gubernii [Plant and factory industry in Kharkov province]. *Har'kovskie gubernskie vedomosti*. 1875. 135 p. [in Russian]
- Zavodskaya..., 1878** – Zavodskaya i fabrichnaya promyshlennost' v Har'kovskoj gubernii v 1877 godu [Plant and factory industry in Kharkov province]. *Har'kovskie gubernskie vedomosti*. 1878, 16 iyulya [in Russian]
- Zhurnal, 1876a** – *Zhurnal Sumskoj gorodskoj dumy* [Journal of the Sumy City Duma]. *Har'kovskie gubernskie vedomosti*. 1876. 106: 1. [in Russian]
- Zhurnal, 1876b** – *Zhurnal Sumskoj gorodskoj dumy* [Journal of the Sumy City Duma]. *Har'kovskie gubernskie vedomosti*. 1876. 146: 1. [in Russian]
- Zhurnal, 1876d** – *Zhurnal Sumskoj gorodskoj dumy* [Journal of the Sumy City Duma]. *Har'kovskie gubernskie vedomosti*. 1876. 175: 1. [in Russian]
- Zhurnal, 1876e** – *Zhurnal Sumskoj gorodskoj dumy* [Journal of the Sumy City Duma]. *Har'kovskie gubernskie vedomosti*. 1876. 207: 1. [in Russian]
- Zhurnal, 1876s** – *Zhurnal Sumskoj gorodskoj dumy* [Journal of the Sumy City Duma]. *Har'kovskie gubernskie vedomosti*. 1876. 160: 1. [in Russian]
- Zhurnal, 1878** – *Zhurnal Sumskoj gorodskoj dumy* [Journal of the Sumy City Duma]. *Har'kovskie gubernskie vedomosti*. 1878, 24 noyabrya: 1. [in Russian]

Zhurnaly GUZS, 1877 – Zhurnaly XII ocherednogo Graivoronskogo uezdnogo zemskogo sobraniya s 21-e po 27-e sentyabrya 1876 goda i ekstrennogo 18 yanvarya 1877 goda [Journals of the XII Ordinary Zemstvo District Assembly of Graivoron]. Kursk: Kurskaya zemsk. tip., 1877: 196 p. [in Russian]

Zhurnaly SUZS, 1878 – Zhurnaly ocherednogo Sumskogo uezdnogo zemskogo sobraniya, byvshego 15, 16, 17, 18, 20, 21 i 22-go sentyabrya 1877 goda [Journals of the Ordinary Zemstvo District Assembly of Sumy]. Sumy: Tip. K. M. Pashkova, 1878: 302 p. [in Russian]

Zhurnaly SUZS, 1879 – Zhurnaly ocherednogo i chrezvyčajnyh Sumskih uezdnyh zemskih sobranij, byvsyh 10, 11, 12, 13, 14, 15 i 16 sentyabrya, 7, 8 i 9 oktyabrya 1878 goda i 22 aprelya 1879 goda [Journals of the Ordinary Zemstvo District Assembly of Sumy]. Har'kov: Tip. Har'k. okruzh. shtaba, 1879: 523 p. [in Russian]

Zhurnaly SUZS, 1880 – Zhurnaly ocherednogo i chrezvyčajnyh Sumskih uezdnyh zemskih sobranij, byvsyh 20, 21, 22 sentyabrya, 8 i 10 oktyabrya 1879 goda s prilozheniyami k nim [Journals of the Ordinary Zemstvo District Assembly of Sumy]. Sumy: Tip. K.M. Pashkova, 1880: 391 p. [in Russian]

Общественное значение, проектирование и прокладывание магистралей в Российской империи в 1870-е годы (на примере строительства Сумской железной дороги)

Андрей Евгеньевич Лебедь ^{a, b, *}, Дмитрий Валерьевич Кудинов ^c

^a Сумской государственный университет, Сумы, Украина

^b Черкас глобальный университет, Вашингтон, США

^c Сумской областной институт последипломного педагогического образования, Сумы, Украина

Аннотация. Публикация отражает основные вопросы проектирования и строительства железных дорог в Российской империи на примере Сумской линии Харьковско-Николаевской железной дороги (Сумской железной дороги). Выделены этапы ее осуществления: 1) постановка Сумским уездным земским собранием задачи строительства дороги и осуществление предварительных изысканий на этот счет; 2) продвижение инициативы земцев в повестку Комитета министров и организация Министерством путей сообщения плано-проектных работ; 3) определение подрядчика и проведение им необходимых подготовительных и строительных работ.

Указано, что необходимость создания Сумской железной дороги диктовалась, прежде всего, нуждами местной свеклосахарной промышленности, над которой в 1870-е годы нависла угроза кризиса из-за вырубке лесов, вздорожания цен на топливо, транспортировку сырья и продукции. Отмечается, что вместе с тем органы местной власти преследовали и иные задачи в реализации магистрали, соответствовавшие ожиданиям общего хозяйственного подъема, а также улучшения пассажирского сообщения. Установлено, что маршрут и основная техническая документация железной дороги разработаны инженером Министерства путей сообщения Рудницким.

Вместе с тем его коррекция оказалась допустимой по ходатайству органов местной власти. Особое значение в описании реализации строительства магистрали отведено назначенному Обществом Харьковско-Николаевской железной дороги (подрядчик) главному инженеру Евгению Михайловичу Духовскому. При этом отмечены не только очевидные его организаторские способности, отразившиеся на быстрых сроках окончания дороги, но и негативные стороны, связанные с нечистоплотными финансовыми расчетами, а также с пренебрежением к качеству исполнения путей и формирования подвижного состава, что грозило авариями и необходимостью дополнительных денежных вливаний на исправление недостатков уже во время эксплуатации дороги.

Проанализированы правовые аспекты осуществления строительства, закрепленные в уставе Общества Харьковско-Николаевской железной дороги. Уделено внимание сопутствующим строительству вопросам – отчуждению частных владений, описанию по правительственному распоряжению экономического потенциала территорий, расположенных по обеим сторонам от дороги, изменениям почтовых трактов и образованиям многочисленных подъездных к станциям путей. Доказан положительный эффект от функционирования Сумской железной дороги на основании данных за первое десятилетие ее существования.

Ключевые слова: развитие инфраструктуры, устойчивая инфраструктура, общественная инфраструктура, Общество Харьковско-Николаевской железной дороги, Министерство путей сообщения, Сумское уездное земское собрание.

* Корреспондирующий автор

Адреса электронной почты: a.lebid@socio.sumdu.edu.ua (А.Е. Лебедь)