

ШАНДРА ГРИНА,

кандидат історичних наук, доцент,

доцент Луганського національного університету імені Тараса Шевченка, м. Старобільськ,

докторант кафедри спеціальних галузей історичної науки

Донецького національного університету, м. Вінниця

ЗАЛІЗНИЧНА КРИЗА В ДОНБАСІ В РОКИ ПЕРШОЇ СВІТОВОЇ ВІЙНИ: ПОГЛЯД ПРЕДСТАВНИЦЬКИХ ОРГАНІЗАЦІЙ ПІДПРИЄМЦІВ

У статті на основі аналізу великої кількості досліджень і документальних джерел охарактеризовано загальне становище залізничного транспорту в роки Першої світової війни. Залізнична криза, що склалася, розглядається автором з позиції представницьких організацій промисловців і підприємців, аналізуються вжиті ними заходи для мінімізації негативних тенденцій у галузі. Особливу увагу приділено діям уряду та буржуазії в розвитку залізничного комплексу Донбасу (будівництво нових залізничних ліній і під'їзних шляхів, розширення станційного господарства, транспортне машинобудування). Проте, на думку автора, проведені заходи не дозволили подолати залізничну кризу, яка в роки війни стала наочним свідченням відсутності єдиної стратегії соціально-економічного розвитку країни та переважання корпоративних інтересів.

Ключові слова: *представницька організація підприємців; З'їзди гірничопромисловців Півдня Росії; З'їзди представників промисловості й торгівлі Півдня Росії; Всеросійське товариство цукрозаводчиків; залізничний комплекс; Донбас.*

Постановка проблеми. Одними з перших до ідеї колективного представництва та спільного захисту своїх інтересів прийшли ремісники й торговці. Від середньовічних цехів і гільдій до сучасних торговельно-промислових палат протягом століть незмінною залишалася необхідність взаємодії влади й економічної еліти країни. Ефективна система представництва забезпечує фінансову стабільність у державі, є інструментом самоконтролю та самоорганізації всіх видів підприємницької діяльності, а також реалізації національної програми соціально-економічного розвитку. Максимального зростання в кількісному та якісному відношенні представництво корпоративних інтересів досягло в другій половині XIX - на початку XX ст., коли в Російській імперії діяло близько 150 різноманітних об'єднань буржуазії (комітети торгівлі й мануфактур, біржові комітети, з'їзди, дорадчі контори тощо). Усі спроби їх класифікації й уніфікації були пов'язані з багатьма примітками та умовностями, оскільки кожен такий союз, чи то місцевого, чи то регіонального, чи то загальнодержавного значення був результатом взаємодії багатьох факторів, унікальним симбіозом об'єктивних причин і суб'єктивних прагнень.

Одним із ключових напрямів у роботі всіх представницьких організацій промисловців і підприємців були питання залізничних комунікацій (будівництво нових магістральних ліній і під'їзних шляхів, тарифи на перевезення, стан рухомого складу тощо). Найстаріша представницька корпорація Донбасу - З'їзди гірничопромисловців Півдня Росії - виникла у зв'язку з гострою необхідністю подолання залізничної кризи 70-х рр. XIX ст., із часом перетворившись на розгалужену структуру із численними комісіями й бюро із захисту інтересів підпри-

ємців Південного економічного району. Більшість організацій підприємців були представниками постачальників або споживачів вантажних перевезень (З'їзди гірничопромисловців Півдня Росії, З'їзди представників промисловості й торгівлі Півдня Росії, Всеросійське товариство цукрозаводчиків, Всеросійські з'їзди представників промисловості й торгівлі, Всеросійські з'їзди представників біржової торгівлі й сільського господарства та ін.). На тлі їхньої постійної критики роботи російських залізничних доріг вирізняється тільки одна представницька організація самих транспортників - З'їзди представників російських залізниць. Уповноважені приватних і казенних залізничних доріг із 1869 р. склалися міністром шляхів сполучення для вирішення питань встановлення прямого пасажирського й товарного сполучення. На початку XX ст. залізничні дорадчі з'їзди вже включали в себе загальні, групові, тарифні, конвенційні й технічні з'їзди, а також з'їзди залізничних юрисконсультів та з'їзди залізничних лікарів [1]. Робота їхніх засідань відрізнялася точністю й ретельністю, відсутністю будь-якої емоційності й напруження пристрастей навіть у воєнний час. Військові перевезення, проблеми з переселенцями та міжнародні розрахунки розглядалися ними так само холоднокровно, як і питання "про встановлення на перевезення "віників трав'яних" попутного тарифу за п'ятим класом" або "про тимчасову заміну пломбувальної мотузки для навішування пломб звичайним шпагатом, що використовується для ув'язування" [2, с. 4; 3, с. 4]. У цілому вся система представництва інтересів буржуазії, яка сформувалася на початок війни, була важливою складовою соціально-економічного життя країни: вона відбивала погляди фінансово-промислової еліти, була відображенням усіх

особливостей розвитку капіталістичних відносин, основою формування ліберально-демократичної платформи в Російській імперії.

Аналіз останніх досліджень і публікацій з проблеми. У роки Першої світової війни залізничні проблеми проявилися з особливою гостротою, потребуючи спільних зусиль уряду, підприємців і їх об'єднань, інженерів і всіх творчих сил для усунення негативних тенденцій у галузі. Напередодні війни вийшла робота М. П. Петрова під красномовною назвою "Нужда в железных дорогах", у якій автор у публіцистичній формі вказував на різноманітні труднощі російської залізничної мережі [4]. Розібратися в усіх перипетіях залізничного транспорту Російської імперії належало вченим уже в радянський період. У 1924 р. була опублікована робота колишнього секретаря Ради З'їздів гірничопромисловців Півдня Росії, професора П. І. Фомина, у якій транспортна проблема розглядалась як складова розвитку гірничої та гірничозаводської промисловості Південного економічного району [5]. Монографії Г. Д. Бакулева, І. В. Маєвського, С. М. Слєпихіна, присвячені більш широким темам, висвітлюють деякі питання залізничної кризи в Донбасі в роки Першої світової війни [6; 7; 8]. У роботах сучасних українських учених залізничний транспорт розглядається або в контексті загальних подій воєнних років (О. П. Реєнт, О. В. Сердюк) [9], або як дослідження конкретних елементів залізничної мережі в історичній ретроспективі (О. І. Трофим'як, Л. П. Шулікіна) [10; 11]. З позиції представницьких організацій підприємців проблема залізничної кризи в Донбасі в роки Першої світової війни не висвітлювалася.

Складність цієї теми пов'язана з розрізненістю інформації, її неповнотою та безсистемністю. Цінний історичний матеріал зберігся в "Трудах..." самих представницьких організацій підприємців. Для всебічного обґрунтування й повного висвітлення своєї точки зору представницькі організації буржуазії вдавалися до класичного способу - заснування й фінансування спеціальних періодичних видань. У журналах і газетах поряд із довідковою інформацією друкувалися матеріали технічного, аналітичного й публіцистичного характеру. Своїх читачів по всій країні знайшли такі видання підприємницьких корпорацій: "Горно-заводское дело" (з 1880 р., З'їзди гірничопромисловців Півдня Росії), "Вестник сахарной промышленности" (з 1900 р., Всеросійське товариство цукрозаводчиків), "Бюллетень Харьковской каменноугольной и железоторговой биржи" (з 1903 р., Харківський біржовий комітет), "Промышленность и торговля" (з 1908 р., Всеросійські з'їзди представників промисловості й торгівлі), "Торгово-промышленный Юг" (з 1911 р., З'їзди представників промисловості й торгівлі Півдня Росії), "Вестник Всероссийской сельскохозяйственной палаты" (з 1914 р.) та ін. У цих періодичних виданнях у воєнний період послідовно проводилась ідея повної залежності промисловості Донбасу й країни в цілому від вивезення гірничозаводських та інших вантажів залізничними магістралями. У статтях простежується прагнення "списати" всі економічні труднощі на відомого винуватця - залізницю.

Управління залізниць і приватних залізничних товариств також мали можливість на сторінках "Вестника Юго-Западных железных дорог" (видавався з 1903 р.), "Вестника путей сообщения" (видавався з 1904 р.), "Вестника Южных железных дорог" (видавався з 1911 р.), а також в опублікованих матеріалах роботи З'їздів представників російських залізниць зі своєї точки зору висвітлювати транспортну ситуацію в Донбасі. Діяльність Товариства Північно-Донецької залізниці в роки війни була представлена і в окремих виданнях - "Постройка

туннеля на 521-522 верстах Северо-Донецкой железной дороги" та "Экономическая записка по проекту линии Ростов - Соль и Лиман - Орел" [12; 13].

Мета статті. Усебічний аналіз опублікованих досліджень із залученням різних видів джерел дозволить охарактеризувати загальне становище транспорту в роки Першої світової війни, виділити особливості залізничного комплексу Донбасу, висвітлити дії уряду та представницьких організацій підприємців щодо покращення ситуації на транспорті, а також визначити вплив залізничного фактора на промисловий розвиток регіону в цілому.

Виклад основного матеріалу.

Промислова еліта та урядові кола про ситуацію на залізничному транспорті

Учасники представницьких об'єднань підприємців, і державні службовці всіх рангів були спільної думки, що залізничне господарство країни в передвоєнні та воєнні роки потребувало особливої уваги, чітко скоординованих дій, спрямованих на комплексний розвиток системи шляхів сполучення. Проте уся складність і багатогранність ситуації на залізничних дорогах імперії не дозволяли жодній стороні цілком охопити транспортну проблему. Як уряд, так й економічна еліта вказували на одні й ті ж недоліки в галузі, однак уміння почути одне одного й спільними зусиллями знайти шляхи вирішення не було. Всеросійська сільськогосподарська палата пропонувала таку аналогію до роботи російських залізниць: "Залізниця не дарма вважається одним із нервів державного організму. Як відомо, і в час звичайний, цей нерв у нас дуже й дуже давав себе відчувати <...> якщо такою була справа в мирний час, то не дивно, що війна, яка на всьому позначилася, примусила ще більше відчувати недоліки залізничного транспорту" [14, с. 63].

За оцінками урядових чиновників, на початок війни залізницю успішно виконували військові перевезення, однак це було досягнуто шляхом ігнорування інтересів підприємств промислових регіонів. Потреби фронту дезорганізували залізничний рух, окремі відрізки доріг перебували в повному хаосі. Від початку воєнних дій залізнична мережа була розділена на фронтову й тилучастини. На думку Ради З'їздів гірничопромисловців Півдня Росії, "не підлягає жодному сумніву, що за правильного регулювання залізничного руху, за умови вживання заходів для більш інтенсивного використання пропускної спроможності й, головне, за умови знищення згубного багатовладдя в управлінні справою перевезення вантажів залізничними дорогами Росія не відчувала б тієї кризи споживання, яка помічається не тільки у сфері постачання паливом, але також й іншою продукцією" [15, с. 27]. Тієї ж точки зору дотримувався й голова Державної думи М. В. Родзянко, який указував, що "несвоєчасне повернення вагонів з фронтів доріг найнесприятливішим чином впливає на вивезення донецького палива. Іноді вагонний борг фронтів досягає 30 тис. одиниць. Залізні дороги працюють без будь-якої системи, що призводить до руйнування тилу. Сталі поширеними різні зловживання, та навіть виникла система розгалуженого хабарництва, єдина, яка діє задовільно. У суспільстві поширеною стала гірка приказка, що "краще за все возити товар на літеру "г" - "гроші" [9, с. 330].

У зв'язку із численними зловживаннями й труднощами в галузі З'їзди представників біржової торгівлі й сільського господарства пропонували запровадити громадський нагляд за транспортом, значно збільшити кількість представників громадського контролю в

складі порайонних комітетів [16, с. 44; 17, с. 24]. Від споживачів гірничозаводських вантажів на адресу вуглепромисловців сипалися звинувачення в штучному створенні "вугільного голоду" та утриманні високих цін на паливо. На думку Всеросійського товариства цукрозаводчиків, кам'яновугільні підприємства укладали договори на поставки вугілля в розмірах, що свідомо перевищували продуктивність копалень, відповідальність же за зрив контрактів перекладалася на залізницю, які начебто не надали необхідної кількості вагонів [18, с. 294].

У роки війни гостро відчувалися майже нульовий рівень механізації вантажно-розвантажувальних робіт і нерозвиненість залізничних вузлів, що обтяжувалося ще й нестачею робочої сили. У жовтні 1915 р. голова Харківського комітету залізничних перевезень В. А. Гаєвський на засіданні Всеросійського з'їзду представників міст у Харкові навіть промислові факти, що свідчили про залізничну кризу. Нестачу в перевізних засобах, яка утворилася в результаті використання величезної кількості вагонів для евакуації підприємств із прифронтових районів і відновлення їхньої роботи на нових місцях, він оцінював у 40 % [9, с. 319].

Болісною для залізничної мережі Російської імперії виявилася зміна напрямів вантажних потоків. За даними статистичного бюро Ради З'їздів гірничопромисловців Півдня Росії, за перші півтора року війни Петроград збільшив споживання донецького палива у 84 рази, Ревель - у 64. У той же час Дружківка, Алчевськ, Харків, Костянтинівка та інші промислові центри Донбасу й прилеглих районів зменшили споживання кам'яного вугілля й антрациту [19, с. 15326-15327]. Цукрові заводи Південно-Західного району вже в грудні 1914 р. знаходилися під загрозою зупинки виробництва, більшість із них визнавали доречним перейти на гужовий транспорт, що для коротких відстаней було більш дешевим видом перевезень [20, с. 619, 621].

У зв'язку із втратою Домбровського вугільного басейну та припиненням імпорту німецького й англійського мінерального палива промисловість Прибалтики, Москви й Петрограда опинилася в повній залежності від поставок залізними дорогами донецького вугілля. Ці райони були найсуттєвішими ринками, потужна обробна промисловість яких географічно була найвіддаленішою від регіонів видобутку мінерального палива. Перешкодою для безперервного постачання стала низька пропускна спроможність залізничної мережі, відсутність рейкових виходів із кількох великих районів вуглевидобутку. На залізницях утворювалися численні затори: у лютому 1915 р. на Північній і Північно-Східній магістралях затримувалися в напрямі на Петроград 8 тис. вагонів, у березні - 12 тис. [9, с. 307]. Через слабку пропускну спроможність доріг вагони часто кружляли по всій території Європейської Росії - "виявляється, були такі маршрути, як Харків - Челябінськ - Петроград" [21, с. 12358].

Поставки мінерального палива на відстань понад 1 500 верст мали для залізниць негативні наслідки: різко прискорювався знос паровозів і вагонів. Так, за десять місяців 1915 р. вагонний парк Харківського району пройшов 6 млрд пудо-верст, тоді як за весь 1914 р. - тільки 3 млрд [21, с. 12358]. Крім того, далекі рейси вимагали більшої кількості товарних вагонів і спеціальних платформ, збільшились обсяги спалюваного паровозами вугілля. Ураховуючи все це, Міністерство шляхів сполучення вжило низку заходів щодо скорочення кількості далеких перевезень: у 1915 р. видано розпорядження про переведення на нафтове паливо всіх потягів Миколаївської залізниці, $\frac{3}{4}$ потягів Московсько-

Курської дороги; про максимальне використання дров на Лібаво-Роменській, Варшаво-Віденській, Поліських та Південно-Західних залізницях; про більш широке споживання уральського деревного вугілля [22, с. 285].

Для зменшення обсягів вугільних транспортувань залізницями були організовані водні перевезення донецького палива по Волзі (від Царицина) і по Дніпру (від Олександрівська на Одесу та від Нижньодніпровська на північ) [22, с. 286]. Зауважимо, що, ураховуючи віддаленість кам'яновугільних родовищ від водних шляхів сполучення, на водний вид транспорту в цілому по країні припадало не більше 2 % від усіх вугільних перевезень [4, с. 6]. На початку 1915 р. у Києві відбувся водно-залізничний з'їзд, на якому голова Харківського порайонного комітету В. А. Гаєвський повідомив про повне схвалення судновласниками Маріуполя та нижньої течії Дніпра постачань палива цукровим заводам Південно-Західного району залізнично-водним способом [17, с. 45]. З огляду на всі складнощі під час залізничних транспортувань донецького вугілля до Одеси та всього західного району, такий метод сполучення був визнаний "вкрай необхідним".

У роки війни значно зріс попит на рухомий склад, який не міг бути повністю задоволений не тільки через об'єктивні обставини в країні. Більшість машинобудівних заводів, які випускали паровози й вагони, та металургійних підприємств, які випускали рейки, тепер отримували масштабніші та вигідніші військові замовлення (озброєння та боєприпаси). Наприклад, Луганський паровозобудівний завод у лютому 1916 р. отримав замовлення від Головного управління суднобудування на виготовлення 2 000 чавунних 12-дюймових фугасних бомб (вартість - 12 руб. за пуд), у січні 1917 р. - 2 100 чавунних 12-дюймових ядер для 52 калібрових снарядів загальною вартістю 416 598 руб. [23, арк. 178, 255]. У цілому по країні обсяги виробництва технічного обладнання для транспорту скоротилися: з 88,9 млн руб. у 1913 р. до 40,8 млн руб. у 1916 р. й 30,3 млн руб. у 1917 р. [7, с. 122]. Залізницю, не отримуючи від промисловості необхідної кількості паровозів, вагонів, рейок і різноманітного обладнання, відповідали їй скороченням перевезень. Так, виробництво рейок на Донецько-Юр'ївському металургійному заводі тільки за перший рік війни знизилася зі 126 тис. до 94 тис. пудів. У той же час на всіх південних металургійних заводах були обладнані спеціальні снарядні майстерні, на яких виготовлялося близько 1 млн боєприпасів щомісячно [24, с. 242].

Проблеми з рухомим складом на дорогах обговорювалися й на засіданнях представницьких організацій сільськогосподарського спрямування, проте вже з точки зору продовольчих поставок. Так, Київське товариство сільського господарства й сільськогосподарської промисловості констатувало, що величезна кількість вагонів використовується для перевезення військ та снарядів, "а отже, про масовий підвіз продовольчих продуктів із віддалених областей імперії в смугу, прилеглу до фронту, не може бути й мови" [25, с. 24]. Товариство через Департамент землеробства неодноразово зверталося з клопотанням до Міністерства шляхів сполучення про позачергове перевезення залізницями насіння, мінеральних добрив і сільськогосподарських машин [25, с. 28]. До їхніх звернень приєдналося Московське товариство сільського господарства, а також Імператорське Вільне економічне товариство, яке у своїх "Известиях" відмічало неможливість залізниць виконувати звичайні свої функції з перевезення сільськогосподарських вантажів [26, с. 18].

Причини транспортної кризи в роки війни мали си-

стемний характер. Гірничопромисловці вважали найголовнішою причиною розладу залізничного руху, "загрозового благополуччю нашої батьківщини", існуючу до цього часу залізничну політику, яка проявилася в недостатньому розвитку залізничної мережі, у слабкому розвитку пропускної спроможності, у недостатньому забезпеченні мережі рухомим складом та невідготовленості мережі до виконання висунутих війною великих завдань постачання армії і тилу її" [15, с. 9]. Рада З'їздів представників промисловості й торгівлі Півдня Росії саме уряд вважала головним стримуючим фактором підприємницької ініціативи в залізничному питанні, указуючи, що "немає ціх громадських пропозицій поховано в петроградських канцеляріях, зведені до нуля звичайними поправками, які вносилися в проекти бюрократією і робили їх нездійсненними" [27, с. 47].

Представницькі організації промисловців і підприємців про становище залізничного комплексу Донбасу

Товариш голови Ради З'їздів представників промисловості й торгівлі Півдня Росії, член Державної ради С. І. Соколовський у своїй доповіді стосовно економічної політики на Півдні Росії емоційно розмірковував: "Немає галузі, більш розжареної громадським вогнем, у якій було б стільки клопотань, науково обґрунтованих праць, стільки благань і стільки красномовства, як у галузі залізничній, де земства й міста сперечалися між

собою за честь відстоювати протяжність тієї чи іншої залізничної лінії" [28, с. 7]. Попри таку увагу до залізничного питання, 24 березня 1915 р. в Марїнському палаці голова Ради З'їздів гірничопромисловців Півдня Росії і член Державної ради М. Ф. фон Дітмар констатував слабку провозоспроможність залізничної мережі Донбасу, спад залізничного будівництва й нестачу вагонів [22, с. 286]. У роки війни саме залізничний транспорт став найбільшою проблемою для всіх груп виробників і споживачів Південного економічного району. Залізничні перевезення значилися першим пунктом програми багатьох урядових нарад, обговорення всеросійських представницьких організацій промислових і торгових кіл, і навіть голова Катеринославського товариства бджільництва П. Кумов у своїй доповіді про діяльність за 1915 р. на перше місце серед усіх проблем року, що минав, поставив "труднощі з транспортом" [29, с. 3].

Залізниці були найбільшими споживачами мінерального палива, і від коливань їхніх потреб у кам'яному вугіллі залежали всі інші учасники ринку. У зв'язку із цим, у матеріалах Ради З'їздів представників промисловості й торгівлі зустрічаємо ненав'язливе побажання, що на залізничному транспорті "можлива економія має бути дотримана" [30, с. 20]. У 1913 р. залізниці споживали 320,2 млн пудів донецького вугілля (26,7 % від усього вивезеного обсягу), а в 1916 р. - уже 585 млн пудів (43 %) (див. табл. 1).

Таблиця 1. - Вивезення й споживання залізними донецького мінерального палива (млн пудів) [31, с. 15455]

Рік	Загальне вивезення	Споживання залізниць	Вивезення для металургійних заводів	Вивезення для решти споживачів
1913	1 197	320	267	610
1914	1 265	402	277	586
1915	1 196	481	259	456
1916	1 361	585	306	470
Відсоток від річного вивезення				
1913	100	27	22	51
1914	100	32	22	46
1915	100	40	22	38
1916	100	43	22	35

Таким чином, частка споживання палива металургійними заводами в роки війни залишалася незмінною; частка спожитого залізними вугілля постійно зростала (з 27 % у 1913 р. до 43 % у 1916 р.), а відсоток забезпечення паливом інших споживачів скорочувався (з 51 до 35 % відповідно). У січні 1917 р. загальне вивезення мінерального палива становило 109,3 млн пудів, із них на потреби залізниць витрачено 51,4 % [32, арк. 15 зв.].

Гострою проблемою стало вивезення гірничозаводських вантажів із Донбасу. На нараді представників металургійних заводів Донбасу й Придніпров'я у вересні 1916 р. підкреслювалося, що затримка в наданні вагонів стала постійним явищем, усунення якого, на їхню думку, було б можливим "тільки у разі об'єднання в одній установі управління справами як тилу, так і фронту" [32, арк. 115]. Шахти Донбасу отримували вагони в належній кількості тільки тоді, коли рухомий склад перекидали з фронту великими партіями. Подача вагонів наприкінці 1915 р. кам'яновугільним копальням Донбасу різко знизилася. Вивезення вугілля у вересні - жовтні 1915 р. становило 75-80 млн пудів, тоді як видобуток сягав 153 млн пудів щомісяця. У результаті - при шахтах почали накопичуватися запаси палива, які наприкінці 1915 р. досягли 170 млн пудів замість звичних залишків у 60-70 млн пудів [6, с. 172].

У такій ситуації Всеросійське товариство цукрозаводчиків висловлювало величезне невдоволення розпорядженням Міністерства шляхів сполучення від 20 березня 1915 р., що "цукровим заводам не слід розраховувати на отримання кам'яного вугілля залізними та рекомендується перевести їхнє виробництво на інший вид палива, як-то: дрова, торф та ін., або організувати підвезення вугілля морем і річками" [22, с. 283]. Реалізація цього урядового розпорядження виявилася досить складною, оскільки існувала повна залежність Південно-Західного цукрового району від донецького палива: у січні 1914 р. цукровими заводами було отримано близько 7 млн пудів донецького вугілля, 400 тис. пудів сілезького та 540 тис. пудів домбровського вугілля. У зв'язку з неможливістю в умовах воєнного стану отримувати вантажі з двох останніх районів вуглевидобутку та вказівкою уряду обмежити споживання донецького палива, цукрозаводчики ставили питання про "долю виробництва" в цілому [33, с. 1].

Становище з вивезенням у Донбасі погіршувалося ще й тим, що локомотивний парк складався з паровозів застарілих конструкцій. Понад чверть локомотивів знаходилися в експлуатації більше 20 років. Через неякісний і несвоєчасний ремонт паровози й вагони швидко зношувалися. Ремонтні майстерні виконували замовлення з виготовлення корпусів для мін і гранат, ста-

канів бомбометів та іншої зброї, тоді як власне колійне господарство було в занедбаному стані. У 1916 р. майже все металообробне обладнання Луганського паровозобудівного заводу використовувалося для виконання військових замовлень. Завод опанував виробництво механізмів, приладів, апаратів для патронних і порохових заводів, штамповку сталевих стаканів для снарядів, дванадцятидюймових чавунних порожнистих і суцільних ядер.

Для прифронтових магістралей із залізниць і заводів Донбасу мобілізували кваліфікованих робітників, був збільшений робочий день залізничників, на багатьох ділянках доріг запроваджено казармений стан [34, с. 88-89]. До великих виробничих труднощів на Луганському паровозобудівному заводі призвело виконання вимог закону від 2 лютого 1915 р. про звільнення всіх робітників і службовців, які були підданими воюючих із Росією держав: до цієї категорії потрапили 17 службовців, 3 майстри та головний інженер заводу А. Й. Деллер (чех за національністю та австрійський підданий) [35, арк. 46]. Останній був висланий до м. Саратова, і всі клопотання заводського управління повернути інженера, який "віддавна служив вірою та правдою російській заводській справі", залишилися безрезультатними [36, арк. 7, 8]. Серед висланих із заводу був і майстер чавуноливарного цеху Каспар, син якого, доброволець російської армії, був нагороджений двома георгіївськими хрестами, а донька працювала в місцевому лазареті [36, арк. 57 зв.].

Ритмічність роботи залізничного транспорту ускладнювалася великою кількістю біженців із прифронтових районів. Їх вивезення в тил здійснювалося переважно залізницями, так званими "маршрутними потягами", з прямою доставкою до пункту призначення [37, с. 38]. На 1 квітня 1916 р. у південних губерніях було офіційно зареєстровано 656 тис. біженців [38, с. 122]. Основне навантаження з транспортування біженців лягло на Південно-Західні, Південні та Катерининську залізници. На всіх великих станціях Донбасу управління залізничних доріг відкривали харчувальні пункти, виникали місцеві комітети допомоги пораненим, які складалися із залізничників і членів їхніх родин. Харчувальні пункти та подекуди лазарети первинно утримувалися на пожертви управлінь залізничних доріг, самих залізничників, Червоного Хреста, Всеросійського союзу міст та інших громадських організацій [39, с. 23]. Тут біженців годували, надавали медичну допомогу, видавали одяг, розміщували в місцевих мешканців, за можливості працевлаштовували [40, с. 82].

Харчування біженців було організоване на станціях Дебальцеве, Харцизьк, Ясинувата, П'ятихатки, Микитівка, Юр'ївка, Луганськ. На станції Лозова в 1915 р. щомісячно годували близько 10 500 осіб, Слов'янськ - 2 500, Микитівка - 5 300, Синельникове - 17 000 [41, с. 539]. Додаткові витрати на їхнє харчування становили від 20 до 500 руб. на добу на один харчувальний пункт [42, с. 564]. При управліннях залізниць організовувалися жіночі залізничні гуртки. Так, зусиллями Харківського жіночого залізничного гуртка за останні три місяці 1914 р. було пошито 40 тис. штук різної білизни, з них 3 700 штук було відправлено для лазаретів Північно-Донецької залізничної дороги [43, с. 594]. Утримання одного пораненого в лазаретах Південних залізниць обходилося в 93 коп. на добу [44, с. 594].

Світова війна розкрила глибокі проблеми транспортних комунікацій Донбасу. До наявних недоліків залізничної мережі (низька пропускна й провізна спроможність, недостатня розгалуженість залізничної мережі, застарілий парк перевізних засобів, нестача ру-

хомого складу, низький рівень механізації робіт тощо) додалися і нездоланні обставини воєнного часу. Комплексне вирішення накопичених проблем стало питанням надзвичайної державної ваги. Представники залізничних товариств докірливо підкреслювали, що "ніхто тепер не може сумніватися у величезному національному значенні подальшого розвитку залізничної справи та не усвідомлювати тієї величезної користі, яку нині приносить країні кожна нова верста залізничної колії, кожен новий паровоз чи вагон" [13, с. 6].

Урядові та підприємницькі ініціативи щодо модернізації залізничного господарства Донбасу

По відношенню до основного театру воєнних дій Донбас був географічно вигідно розташований - забезпечував фронтові та прифронтові райони своєю продукцією без довгого пробігу вантажів, у той же час не знаходячись під загрозою окупації. На 1914 р. загальна протяжність залізничних ліній Донбасу становила майже 2 500 верст. Донецькі магістралі вирізнялися високою інтенсивністю: на них припадало близько 20 % усього вантажообігу Російської імперії [34, с. 81]. Задовго до війни проявилася низька пропускна спроможність залізничної мережі, особливо виходів із Донецького басейну та під'їзних шляхів до вугільних родовищ. "Недостатність провізної та пропускної спроможності доріг настільки загальновідома, що про це навіть говорити не варто", - відмічали промисловці [13, с. 5].

Голова Ради З'їздів гірничопромисловців Півдня Росії М. Ф. фон Дітмар указував на "черепашачий темп" спорудження нових залізничних магістралей: з 1900 до 1907 рр. будувалося в середньому 1 707 верст на рік, а за наступні роки - не більше 550 верст [22, с. 286]. Перед війною спорудження залізниць прискорилося: з 1910 до 1914 рр. були введені в експлуатацію 5 794 версти нових ліній, що збільшило протяжність мережі на 9,5 % [45, с. 10792].

Для інтенсифікації вивезення кам'яного вугілля в північно-західні райони країни було прийнято рішення спорудити Північно-Донецьку залізницю [5, с. 46]. Трасу нової магістралі запланували прокласти від станції Львів Московсько-Кієво-Воронезької дороги через Харків до станції Ліхая Південно-Східної магістралі з перетином ліній Попасна - Куп'янськ поблизу станції Комишуваха та лінії Дебальцеве - Міллерово Катерининської дороги на роз'їзді Мамай [34, с. 80]. У 1911 р. відкрито рух на відрізу першої черги: здані в експлуатацію ділянки Львів - Основа - Лиман - Родакове, а також Лиман - Слов'янськ і Лиман - Краматорська [11, с. 34]. У вересні 1913 р. завершено будівництво лінії Яма - Микитівка, а в 1916 р. - Родакове - Ліхая [13, с. 3]. У місці з'єднання лінії Родакове - Ліхая з Успенським під'їзним шляхом була побудована станція Лутугине й прокладено додатковий шлях до Луганська. Первинно цю станцію планували назвати Шмідтівською. Проте, звернувшись за геологічною експертизою до професора Л. І. Лутугіна, Товариство Північно-Донецької залізниці отримало рекомендацію побудувати тунелі крізь виступи порід, чим значно скоротити трасу дороги. На знак подяки за допомогу в проектуванні правління прийняло рішення назвати станцію на честь відомого вченого. Товариство Північно-Донецької залізниці виявилось піонером у справі будівництва подібних об'єктів, прокладені тунелі ще й стали найдовшими в центральній частині Російської імперії [10, с. 12]. Вони мали довжину 966 і 333 сажні, були розташовані в Слов'яносербському повіті в п'ятистах верстах від Львова [12, с. 3].

Здійснюючи вивезення мінерального палива на віддалені ринки збуту, Північно-Донецька дорога стала

принести чистий прибуток з першого ж року своєї експлуатації [9, с. 296]. Окрім того, Товариство клопоталося про спорудження лінії Краматорська - Гришине, Льгов - Родакове, Саратов - Маріуполь, проте всі ці проекти не мали підтримки уряду.

Необхідність підвищення пропускної спроможності особливо відчувалася на залізничних виходах із Донецького басейну. У 1916 р. спеціальна комісія Міністерства шляхів сполучення дійшла висновку, що вантажообіг тут зріс за воєнні роки на 70 % [46, с. 11-12]. З метою інтенсифікації руху на дорогах було розпочато реалізацію кількох проектів. Лінія Царекостянтинівка - Верхній Токмак - Федорівка, побудована Товариством Токмакської залізниці, стала з'єднувальною ланкою між донецьким вугіллям і Токмакським родовищем залізних руд та з 1914 р. була включена до прямого пасажирського потоку й вантажного обігу [47, с. 16]. Було відкрито рух вантажних потягів Слов'янською та Ступинською гілками до соляних копалень.

Проте багато залізничних ініціатив промисловців так і не були завершені. Будівництво дороги Гришине - Рівне проектною довжиною 866 верст почалося наприкінці червня 1914 р. Лінію від станції Гришине планували побудувати через Павлоград - Новомосковськ - Царичанку - Кобеляки - Ганнівку - Глобине - Золотоношу - Фастів - Новоград-Волинський - Рівне. Залізниця мала стати найкоротшим шляхом між промисловими центрами українських і польських земель, оскільки існуючі лінії не могли впоратися з вантажообігом у цьому напрямі. Навіть протягом складного 1918 року будівництво не припинялося: були проведені всі підготовчі роботи, але жодної версти рейок не проклали. Залишилися тільки одноколіїні ділянки локального значення [48]. Нереалізованим залишився проект укладки другої колії по лінії Ясинувата - Щегловка - Чумакове та багато ін.

На 1914 р. тільки чверть шахт Донбасу мали залізничні під'їзні шляхи, решта - або знаходилися поблизу смуги відчуження, або мали ґрунтові під'їзні шляхи. У роки війни темпи їх будівництва значно знизилися, змінилася черговість уведення колій в експлуатацію. У 1913-1914 рр. почалося казенне будівництво ліній Гришине - Рутченкове з гілками Гришине - Добропілля, Чунишине - Бельгійське й Цукуриха - Курахівка загальною протяжністю 127 верст, закінчити роботи планувалося в 1915 р. Реальне завершення цих проектів розтяглося у часі. У червні 1916 р. відкрився рух під'їзної гілки Гришине - Добропілля протяжністю 28 верст. Відрізок Рутченкове - Гришине здано в експлуатацію частинами тільки в січні й червні 1917 р. Одночасно до ладу була введена під'їзна гілка від станції Чунишине до Сазоново довжиною 9 верст. Рух на ділянці Цукуриха - Курахівка протяжністю 14 верст було відкрито значно пізніше - у жовтні 1918 р. [49, с. 2]. Проводилися роботи зі збільшення пропускної спроможності лінії Родакове - Ліхая, де в січні 1916 р. ввели в експлуатацію другу чергу дороги, подовжено під'їзні шляхи до довколишніх шахт [34, с. 88].

Залізниці Донбасу відчували гостру нестачу рухомого складу. У 1916 р. спеціальна комісія Міністерства шляхів сполучення дійшла висновку про потребу додаткового випуску вагонів у кількості 8 тис. одиниць на рік [46, с. 11-12]. Про наростаючий "вагонний голод" та необхідність надання держзамовлень вітчизняним, а не іноземним заводам, заявляли майже всі представницькі організації підприємців [50, с. 46]. Так, надзвичайний Всеросійський з'їзд представників біржової торгівлі й сільського господарства (1916 р.) виніс рішення про необхідність нових великих замовлень на вагони й паровози, заохочення приватного спорудження

спеціальних вагонів і товарних локомотивів, будівництва тимчасових вагонів і напіввагонів, дозволу перевезень різного роду вантажів у вагонах приватних осіб [17, с. 24]. Рада З'їздів гірничопромисловців Півдня Росії, у свою чергу, зверталася з клопотанням "спішно вжити заходи для забезпечення російської залізничної мережі рухомим складом" [51, с. 10121]. Більшість же паровозо- та вагонубудівних заводів знаходилися на території центральної частини Росії, проте доставка на ці підприємства металу й вугілля з Донбасу в роки війни стала вкрай складною. У таких умовах корпорація гірничопромисловців уважала доречним перемістити вагонубудування на Південь. Тут, на їхню думку, можна було б "без будь-яких ускладнень випускати до 10 тис. товарних вагонів і платформ щомісячно" [52, с. 11125]. Однак уряд рішуче відхилив цю пропозицію, вважаючи виробництво вагонів "на далеке майбутнє - непередбачливим" [53, с. 10374].

Нестача рухомого складу примушувала промисловців організувати випуск вагонів у Донбасі на наявних виробничих потужностях. Наприкінці 1914 - на початку 1915 рр. товарний парк поповнився критими вагонами підйомною силою 1 000 пудів, виготовлених у луганських та нижньодніпровських майстернях [34, с. 32]. На Південних і Катерининських магістралях використовувалися трофейні локомотиви, напіввагони й платформи, перешиті на широку колію російських рейкових шляхів [54, с. 446]. У середині 1915 р. переробці підлягали 619 трофейних паротягів та 13 тис. трофейних вагонів, що раніше використовувалися на вузькій колії Варшаво-Віденської та Галицьких залізничних доріг [36, арк. 38]. У 1917 р. гірничопромисловці вказували на зростання відсотка "хворих паровозів" зі звичайних 8-14 до 27, знос вагонів складав 10-13 %, замість колишніх 3-4 %. У зв'язку із цим, питома вага невиконаних перевезень для промислових підприємств складала 61 %, для населення - 74 % [55, с. 5].

Луганський паровозобудівний завод Російського товариства машинобудівних заводів Гартмана в роки війни намагався втримати довоєнний рівень виробництва. Протягом 1914-1915 рр. підприємство випускало товарні локомотиви серії "Щ" (щука), серії "Е" (ешак, найкраща модель дореволюційного часу, один із найнадійніших у світі), серії "Ъ" (ерь, танк-паровоз для пристанційних робіт) та пасажирські серії "С" (проект Соромовського заводу). У 1916-1918 рр. щомісячно випускалося по 12-15 локомотивів. Усього за роки війни Луганським заводом було випущено 151 пасажирський паровоз і 421 товарний [56, с. 385].

У передвоєнні й воєнні роки Міністерство шляхів сполучення впровадило низку заходів щодо посилення інтенсивності залізничного руху, зокрема, збільшення вагонного навантаження на кожен локомотив, формування маршрутних потягів, використання жіночої праці та ін. Були скорочені терміни безкоштовного зберігання й простою вагонів, збільшена плата за зберігання вантажів; порайонним комітетам надавалося право самостійно визначати терміни, після закінчення яких вантажі вважалися незатребуваними та встановлювалася процедура їх продажу з аукціону [47, с. 9; 55, с. 16204]. Виняток становили вантажі, у транспортуванні яких брали участь німецькі й австро-угорські залізниці, зберігання яких за можливістю мало продовжуватися до роз'яснень з боку власників [57, с. 28]. Усі ці дії були спрямовані на прискорення вантажообігу, скорочення паперової тяганини.

Уживалися заходи для підвищення технічної оснащеності залізничної мережі. Так, у 1913 р. були посилені засоби зв'язку на ділянці Юзово - Авдіївка. За рік

до того введено в дію колійне блокування на ділянці Дебальцеве - Куп'янськ та завершено блокування й централізація стрілок Дебальцевського вузла. У тому ж році була проведена реконструкція колійного блокування на відрізках Кринична - Катеринослав і Юзово - Маріуполь [34, с. 82]. Для збільшення пропускної спроможності лінії Кринична - Верховцево та Хацапетівка - Куп'янськ було встановлено автоблокування, здійснювалися масштабні роботи щодо розвитку пристанційних шляхів. З метою посилення безпеки руху пасажирських потягів почали обладнувати швидкодіючими автоматичними гальмами Вестингауза - ця робота була завершена на початок 1915 р. [8, с. 34].

У роки війни проводилися заходи щодо розвитку пристанційного господарства. Після реконструкції Дебальцеве стало одним із найбільших залізничних вузлів, довжина пристанційних шляхів якого становила 90 верст [8, с. 38]. Щоб покращити роботу станції Лиман і модернізувати її у велику сортувальну, правління Північно-Донецької залізниці взялося за докорінну реконструкцію шляхів. Тут побудували повний сортувальний комплекс, що складався з дев'ятиколісного парку прибуття, ручної сортувальної гірки, сортувального парку й п'яти колій відправлення. Реконструкція затяглась і була завершена тільки в 1917 р. Роз'їзд Родакове переобладнали в сортувальну станцію: побудували два парки прибуття потягів (північний і південний), локомотивне депо, вокзал, житлові будинки для залізничників. Потяги звідси тепер відходили в чотирьох напрямках: на Дебальцеве, Міллерово, Лиман та Ліхую [58, с. 4].

Проведений урядом комплекс заходів у Донбасі дозволив збільшити вивезення палива в північні райони Росії тільки за 1915 р. на 27 % [59, с. 38]. Однак тягар війни потребував "збільшення потужності залізниць на 50 % у порівнянні з мирним часом" [60, с. 12517]. Необхідним було будівництво подвійних шляхів за напрямками інтенсивного руху, нових під'їзних колій до більшості вугледобувних підприємств Півдня. Для забезпечення Прибалтики та Петроградського промислового району паливом і металом, а пізніше й продовольством, Особливою нарадою з перевезень та Управлінням залізних доріг на 1917-1918 рр. було заплановано побудувати казенним коштом вуглевозні гілки в Донбасі загальною протяжністю 39 верст, виділено аванс для початку будівництва в розмірі 4 млн руб. [61, с. 16257]. Проте, ці проекти були суттєво переглянуті й частково реалізовані вже в інших політичних умовах.

Вплив залізних доріг на промисловий розвиток регіону

Підприємці вказували, що "залізні дороги пасують перед тими завданнями, які висуває до них Донецький басейн" [62, с. 14904]. Слабка залізнична мережа значно гальмувала розвиток продуктивних сил, зокрема - вивезення палива й металу на віддалені ринки. Уже в розпал війни, коли транспортна криза стала очевидною, серйозні проблеми в залізничному сполученні стали визнавати й вищі урядовці. Міністр шляхів сполучення О. Ф. Трепов заявив у Державній раді, що "залізнична мережа не тільки не мала до війни запасу пропускної та провізної спроможності, але й пересувні засоби не в змозі були задовольнити звичайні потреби мирного часу, коли спостерігалось скупчення вантажів на станціях, складнощі з вивозом палива з Донецького басейну" [9, с. 301].

За перший рік війни в Донбасі було видобуто кам'яного вугілля й антрациту 1 млрд 600 млн пудів, із них вивезено споживачам 1 млрд 210 млн пудів (залізницями - 1 млрд 76 млн, гужовим транспортом - 12 млн,

під'їзними шляхами - 122 млн) [15, с. 9]. У зв'язку з нестачею вагонів, підприємства гірничозаводської промисловості Донбасу опинилися в критичному становищі. У жовтні 1914 р. вивезення донецького палива зменшилося зі 138 млн пудів до 105,8 млн пудів (на 23,3 %), скоротилась і відправка продукції металургійної промисловості. Щоб уникнути накопичення різноманітних вантажів на вузлових станціях, порайонні залізничні комітети практикували "кружні перевезення", що значно збільшувало вартість товарів. Оцінюючи ситуацію на транспорті, ХХХІХ з'їзд гірничопромисловців Півдня Росії (1914 р.) прийняв резолюцію, згідно з якою розміри дефіциту вагонів вважалися загрозою самому існуванню вугільної та металургійної промисловості [63, с. 582].

У воєнні роки Донбас утримував лідерство в паливно-металургійному комплексі країни. У 1915 р. підприємства Південного економічного району виробляли 93,7 % усього мінерального палива країни, 100 % коксу, 74 % чавуну, 63 % готових металевих виробів і сталі, 69,2 % залізної руди, при цьому питома вага вивезення гірничозаводських вантажів становила близько 72 % (тобто, більше чверті вантажів не було вивезено) [59, с. 35]. У зв'язку зі зростаючим накопиченням виробленої промислової продукції та її обмеженим вивезенням голова Державної думи М. В. Родзянко в лютому 1916 р. констатував: "Якими б значними не були запаси вугілля й металів, заводи не можуть їх використати, тому що немає підвезення" [7, с. 187]. Подібна ситуація спостерігалась і в соляній промисловості: вивезення солі скоротилося на 21,5 %. Ураховуючи перебої з поставками палива для соляних копалень і солеварних заводів, підприємці попереджали про наближення "соляного голоду" [15, с. 39-40].

Скорочення подачі вагонів під завантаження викликало велике скупчення палива на шахтах, яке складало на 1 січня 1916 р. до 180 млн пудів [34, с. 88]. Тоді як на ринку піднялися ціни на залізо, металургійні заводи Півдня були завалені готовою продукцією. На складах Новоросійського металургійного заводу накопичилося 643 тис. пудів різноманітних матеріалів і виробів для військового, морського й залізничного відомств, Макіївського - 377 тис., Дружківського - 342 тис., Донецько-Юр'ївського - понад 200 тис. [9, с. 311-312]. Згідно з даними Ради З'їздів гірничопромисловців Півдня Росії запаси заліза, що до війни зазвичай становили 6-7 млн пудів на місяць, зросли в 1915 р. до 21,1 млн пудів, на початку 1916 р. - до 20,2 млн пудів [7, с. 190]. Підсумовуючи події 1916 р. на Обласному установчому з'їзді поставання в Харкові, підприємці головним стримуючим фактором розвитку промисловості вважали залізничні перевезення, що знаходилися в "безнадійній, затяжній, хронічній формі" [55, с. 15].

У такій ситуації великі споживачі донецького вугілля намагалися вирішити паливну проблему через особисті контакти. У квітні 1915 р. відбулася зустріч членів Всеросійського товариства цукрозаводчиків з головою Ради З'їздів представників промисловості й торгівлі М. С. Авдаковим, на якій останній перекоонував споживачів у наявності необхідної кількості антрациту на копальнях Донбасу - головна ж причина паливної кризи й підвищення цін, на думку обох сторін, полягала в нестачі вагонів та спекулятивних махінаціях перекупників [64, с. 1].

Нестача вагонів призвела до хронічного недовантаження донецького мінерального палива й металу. Протягом вересня 1915 р. копальні отримали 11 569 вагонів замість 19 746 необхідних (тільки 58 %) [65, с. 12277]. На деяких ділянках залізничних ліній не вистачало й поло-

вини від середньої норми вагонів. Найчастіше рухомий склад, який перебував у власності підприємств, слід було розшукувати як пропажу [66, арк. 306]. Залізничі вважали за можливе (згідно з правом міністра шляхів сполучення на ревізію палива [22, с. 284]), під час закриття деяких напрямів руху, використовувати транспортне для споживачів вугілля у своїх цілях, а підприємство-постачальник отримувало повідомлення про необхідність відправити до залізничного управління рахунок для оплати вартості витраченого палива [67, арк. 22].

Тенденція до скорочення перевезень набула катастрофічних масштабів. Так, у 1915 р. потребували транспортування 3,8 млрд пудів різних гірничозаводських вантажів Донецько-Криворізького басейну, однак залізницями було перевезено всього 1,6 млрд пудів [68, с. 119]. У подальші роки, за умов падіння потужності та

дезорганізації роботи залізниць, вивезення вугілля з Донбасу невпинно скорочувалося: у 1916 р. воно складало 1,4 млрд пудів, у 1917 р. уже 1 млрд пудів, у 1918 р. - тільки 261 млн пудів [69, с. 9]. На більшості нарядів на відправку гірничозаводських вантажів указувався термін виконання "протягом місяця" або "за першої можливості" [66, арк. 134]. У 1917 р. співвідношення вивезення та залишку мінеральної сировини на багатьох копальнях становило 1:1 [70, арк. 14]. Скорочуючи виробництво, підприємці зауважували згубний вплив низької провозоспроможності залізниць не тільки на розвиток промисловості, а й на їхній власний розвиток, оскільки позбавляли себе величезних прибутків від перевезення сотень мільйонів нових вантажів [15, с. 33]. Споживаючи лівову частку вивезеного палива, залізничі невпинно зменшували вивезення гірничозаводських вантажів (див. табл. 2).

Таблиця 2. - Вивезення гірничозаводських вантажів із підприємств Донбасу й Придніпров'я [складено за: 32, арк. 15 зв.]

Вид вантажу	Навантажено, млн пудів		Зменшення річного вивезення	
	січень 1916 р.	січень 1917 р.	млн пудів	%
Мінеральне паливо	112,1	109,3	2,8	2,5
Залізна руда	27,7	12,0	15,7	56,7
Флюси	7,2	7,1	0,1	1,4
Сіль	4,6	3,1	1,5	32,6
Чавун	3,0	2,0	1,0	33,3
Напівпродукти й готові вироби	9,1	6,1	3,0	33,0
Разом	163,7	139,6	24,1	14,7

Дані таблиці свідчать, що вивезення гірничозаводських вантажів скоротилося в цілому на 14,7 %, причому за деякими групами товарів падіння показників становило більше 56 % (для залізної руди) та більше 33 % (для чавуну). Голова Харківського порайонного залізничного комітету А. В. Лукашевич на засіданні металургійної комісії визнавав, що в лютому 1917 р. залізничі не зможуть вивезти більше 95 млн пудів палива. За таких обставин для потреб усіх галузей господарства країни та опалення міст залишалось 25 млн пудів вугілля, що загрожувало повною зупинкою промисловості [32, арк. 19-19 зв.].

Ще однією складністю в промисловому виробництві Південного економічного району став перерозподіл вантажних потоків по країні. Так, у роки війни зросло вивезення донецького вугілля в райони, які раніше отримували іноземне та домбровське вугілля (Прибалтика й Північно-Західний район). Наприклад, у Прибалтійський район у 1913 р. було відправлено тільки 17,3 млн пудів донецького вугілля, а в 1915 р. - уже 131,4 млн пудів (більше в 7,5 раза) [7, с. 172]. У результаті в критичному становищі опинилися сусідні з вугільним басейном металургійні заводи Катеринославської та Харківської губерній, які за безпосередньої близькості до районів видобутку не мали б відчувати гострої нестачі палива. Тим не менш, саме тут через прогресуюче погіршення перевезень спостерігалось загрозливе скорочення виробництва чавуну, виплавка якого в першому півріччі 1915 р. у порівнянні до того ж періоду 1914 р. впала на 14,5 %, а виробництво готової продукції на 13,8 % [15, с. 34]. У 1916 р. було зупинено 16 із 66 домених печей, рівень виробництва на деяких заводах знизився на 60-70 % [7, с. 171].

Ситуація на транспорті була настільки слабким місцем у всьому господарському комплексі імперії, що М. В. Родзянко оцінював стан речей як трагічний. На засіданні Особливої наради з оборони навесні 1916 р. з його вуст звучить гостра критика роботи транспортно-

го відомства, яке "не усвідомлює своєї відповідальності, що може призвести оборону країни до катастрофи" [7, с. 190]. Однак запущені війною деструктивні процеси в економіці тільки набирали силу, зупинити їх не спромоглися ні імперський, ні Тимчасовий уряди.

Характеризуючи ситуацію в Донбасі в першій декаді 1917 р., на Конференції промисловців Півдня Росії, серед проявів глибокої економічної кризи називали "безробіття, надзвичайний розлад транспорту (курсів наш - І. Ш.), продовольчу розруху й відсутність елементарних основ дисципліни, влади на місцях і особистої безпеки" [71, с. 15858]. У липні 1917 р. на Обласному установчому з'їзді постачання в м. Харкові як фактори, що прискорили кризу в регіоні, були виділені нераціональне використання перевізних засобів та "ставлення до паливної справи самих вуглепромисловців <...>, які "відбивалися" від натиску демократичного елемента" [55, с. 3]. Представники великого капіталу, які складали всього чверть делегатів з'їзду, у виступах революційних демократів характеризувалися як противники покращення умов праці робітників і підвищення зарплатні, як противники вугільної монополії та реального розподілу палива (на відміну від наявного згубного паперового розподілу). Знаходячись у меншості, промислова фракція вирішила за доцільне залишити засідання з'їзду [55, с. 12]. Голос промисловців і підприємців ставав занадто слабким, усе голосніше лунали заклики та гасла прихильників докорінних перетворень.

Висновки

Попри державницьку позицію представницьких організацій промисловців та підприємців, визнання пріоритетності загальнодержавного економічного розвитку та необхідності об'єднання зусиль фронту й тилу в умовах світового протистояння, єдності в самій економічній еліті не було. Десятиліттями накопичувалися протиріччя між різними групами великого капіталу: соллепромисловці докоряли вуглепромисловцям у байдужості

жості до вирішення їхніх проблем; гірничопромисловці не могли дійти згоди з управліннями залізниць щодо тарифів та системи перевезень; цукрозаводчики й усі агропромисловці були впевнені, що представники важкої та гірничодобувної промисловості роздувають ціни на свою продукцію та штучно створюють паливний дефіцит. Та й у цілому на початку ХХ ст. ще зберігся образ "традиційної патріархальної сільськогосподарської Русі", актуальним залишалося питання щодо пріоритету розвитку країни в аграрному або промисловому напрямі. Залізнична криза в роки війни стала яскравою демонстрацією відсутності єдиної соціально-економічної концепції в державі, домінування вузькогалузевих інтересів, коли із залізниць, як "лебідь, рак та щука", кожен намагався "тягти" у свій бік вагони, паливо або продовольство. Таким чином, глибокі суперечності в середовищі самої буржуазії стали одним із факторів, який не дозволив фінансово-економічній еліті створити єдині політичні структури та очолити процеси кардинальних змін у Російській імперії.

Спроби представників капіталу налагодити співробітництво з урядовими колами в транспортному питанні часто завершувалися відкритою критикою на адресу останніх. Подальше вивчення проблеми наочно покаже, що багато які з реалізованих проєктів щодо покращення залізничного комплексу як у Донбасі, так і в країні в цілому, тим не менш, залишали незмінно полярними головні розбіжності в поглядах буржуазії та влади: участь громадськості в державному управлінні та питання економічної свободи. Усе це робило неможливим створення сильної ліберальної платформи в державі. У свою чергу, підприємці залишалися майже без урядової підтримки у вирішенні робітничого питання. Протягом 1917 р. на конференціях представників підприємств Донбасу та Придніпров'я відкрито лунали звинувачення на адресу промисловців у спекуляціях, прагненні до економічної наживи на військових поставках. У результаті і монархічний, і капіталістичний лад розглядалися революційними силами як ворожі елементи для нового соціального устрою.

ЛІТЕРАТУРА

- Федоров М. П. О деятельности съездов железных дорог за сорок лет существования (1869-1909 гг.) / М. П. Федоров. - СПб. : Типография М. Д. Ломковского, 1910. - 18 с.
- Протоколы заседаний 174 общего тарифного съезда представителей русских железных дорог (27 и 28 ноября 1914 г.). - Пг. : Лештуковская Паровая Скоропечатня П. О. Яблонского, 1915. - [разд. паг.].
- Протоколы заседаний СЛ общего съезда представителей русских железных дорог (20-30 апреля 1916 г.). - Пг. : Типография П. П. Сойкина, 1917. - [разд. паг.].
- Петров Н. П. Нужда в железных дорогах / Н. П. Петров. - СПб. : Издание журнала "Новый экономист", 1913. - 17 с.
- Фомин П. И. Горная и горнозаводская промышленность Юга России / П. И. Фомин. - Т. 2. - Харьков : Хозяйство Донбасса, 1924. - 202 с.
- Бакулев Г. Д. Черная металлургия Юга России / Г. Д. Бакулев. - М. : Государственное научно-техническое изд-во лит-ры по черной и цветной металлургии, 1953. - 247 с.
- Маевский И. В. Экономика русской промышленности в условиях Первой мировой войны / И. В. Маевский. - М. : Дело, 2003. - 288 с.
- Слепухин С. М. Краткая история строительства и развития Сталинской железной дороги (1884-1948 гг.) / С. М. Слепухин. - Днепропетровск, 1949. - 196 с.
- Реєнт О. П. Перша світова війна і Україна / О. П. Реєнт, О. В. Сердюк. - К. : Генеза, 2004. - 473 с.
- Трофимьяк О. І. Історія становлення та функціонування ліній Донецької залізниці (1861-1917 рр.) : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. іст. наук : спец. 07.00.07 "Історія науки і техніки" / О. І. Трофимьяк. - К., 2008. - 20 с.
- Шуликина Л. П. Северные ворота Донбасса / Л. П. Шуликина // Архивная летопись Донбасса. - 2006. - № 3. - С. 34-36.
- Кандауров П. Д. Постройка туннеля на 521-ой и 522-ой верстах Северо-Донецкой железной дороги / П. Д. Кандауров. - Пг. : Типография Т-ва "Электро-типография Н. Я. Стойковой", 1917. - 82 с.
- Экономическая записка по проекту линий Ростов - Соль и Лиман - Орел. - Пг. : Типография Т-ва п. ф. "Электро-Типография Н. Я. Стойковой", 1916. - 53 с.
- Вестник Всероссийской сельскохозяйственной палаты. - 1916. - № 2-3.
- Труды XL Съезда горнопромышленников юга России (21-29 ноября 1915 г.). - Т. 1. - Харьков : Тип. Бенгис, 1916. - [разд. паг.].
- Торгово-промышленный Юг. - 1916. - № 10 (98).
- Торгово-промышленный мир России : иллюстрированный ежегодник. - Ч. II. - Пг. : Сириус, 1916. - 82 с.
- Вестник сахарной промышленности. - 1914. - № 10.
- Горно-заводское дело. - 1917. - № 7.
- Вестник сахарной промышленности. - 1914. - № 52.
- Горно-заводское дело. - 1915. - № 48.
- Вестник сахарной промышленности. - 1915. - № 13.
- Державний архів Луганської області (далі - ДАЛО), ф. 2, оп. 1, спр. 172, 258 арк.
- Погребинский А. П. Комитет по железнодорожным заказам и его ликвидация в 1914 г. / А. П. Погребинский // Исторические записки. - 1969. - Т. 83. - С. 233-243.
- Известия Киевского общества сельского хозяйства и сельскохозяйственной промышленности. - 1916. - № 1.
- Известия Императорского Вольного экономического общества. - 1914. - № 2.
- Торгово-промышленный Юг. - 1916. - № 4(92).
- Соколовский С. И. Экономическая политика Юга России. Совет Съездов представителей промышленности и торговли Юга России / С. И. Соколовский. - Одесса : Тип. А. М. Швейцера, 1916. - 10 с.
- Отчет о деятельности Екатеринославского общества пчеловодства за 1915 г. - Екатеринослав : Типография К. А. Андрущенко, 1916. - 40 с.
- Торгово-промышленный Юг. - 1916. - № 14(102).
- Горно-заводское дело. - 1917. - № 10.
- Центральний державний історичний архів України в м. Києві, ф. 2161, оп. 1, спр. 208, 115 арк.
- Вестник сахарной промышленности. - 1915. - № 3.
- Стальные пути Донбасса. - Донецк : Донбасс, 1970. - 336 с.
- ДАЛО, ф. 2, оп. 1, спр. 40, 241 арк.
- ДАЛО, ф. 2, оп. 1, спр. 154, 66 арк.
- Жванко Л. М. Біженство Першої світової війни в Україні: Документи і матеріали (1914-1918 рр.) : [монографія] / Л. М. Жванко. - Харків : ХНАМГ, 2012. - 360 с.
- Сердюк О. В. Біженство в Україні під час Першої світової війни / О. В. Сердюк // Проблеми історії України XIX - початку ХХ ст. - Вип. IV. - К., 2002. - С. 111-132.
- Вестник Южных железных дорог. - 1916. - № 2.
- Вестник Южных железных дорог. - 1916. - № 8.
- Вестник Южных железных дорог. - 1915. - № 38.
- Вестник Южных железных дорог. - 1915. - № 40.
- Вестник Южных железных дорог. - 1914. - № 47.
- Вестник Южных железных дорог. - 1915. - № 41.
- Горно-заводское дело. - 1915. - № 14.
- Бюллетень Харьковской каменноугольной и железоторговой биржи. - 1916. - № 14.

47. Протоколы заседаний СХХХІ общего съезда представителей русских железных дорог (24 октября - 22 ноября 1913 года). - СПб. : Типография П. П. Сойкина, 1914. - [разд. паг.].
48. Старостін В. Залізниця Гришине - Рівне - найбільша покинута залізниця в межах Дніпропетровської області [Електронний ресурс] / В. Старостін // 3 матеріалів сайту "Інститут Україніки". - Режим доступу : <http://ukrainica.org.ua/ukr/publications/okremi/882-882>.
49. Мартыненко В. В западном Донбассе (рассказывают документы) / В. Мартыненко // Железнодорожник Донбасса. - 1977. - № 98 (18 авг.). - С. 2.
50. Торгово-промышленный Юг. - 1915. - № 8.
51. Горно-заводское дело. - 1914. - № 51.
52. Горно-заводское дело. - 1915. - № 21.
53. Горно-заводское дело. - 1915. - № 5.
54. Вестник Южных железных дорог. - 1915. - № 30.
55. Горно-заводское дело. - 1917. - № 30-31.
56. Луганские локомотивы : люди, годы, факты. - Луганск, 1996. - 403 с.
57. Протоколы заседаний СХLV общего съезда представителей русских железных дорог (3, 4 и 5 августа 1915 года). - Пг. : Типография П. П. Сойкина, 1915. - [разд. паг.].
58. Кашпаров Н. Этапы большого пути. Ворошиловградскому и Попаснянскому отделениям Донецкой железной дороги - 100 лет / Н. Кашпаров // Ворошиловградская правда. - 1978. - 2 дек. - С. 4.
59. Сидоров А. Л. Железнодорожный транспорт России в Первой мировой войне и обострение экономического кризиса в стране / А. Л. Сидоров // Исторические записки. - 1948. - Т. 26. - С. 3-64.
60. Горно-заводское дело. - 1915. - № 51.
61. Горно-заводское дело. - 1917. - № 32-33.
62. Горно-заводское дело. - 1916. - № 51.
63. Промышленность и торговля. - 1915. - № 29.
64. Вестник сахарной промышленности. - 1915. - № 18.
65. Горно-заводское дело. - 1915. - № 46-47.
66. ДАЛО, ф. 4, оп. 1, спр. 77, 395 арк.
67. ДАЛО, ф. 19, оп. 1, спр. 46, 59 арк.
68. Кульчицкий С. В. Залізничне господарство в системі державно-монополістичного капіталізму / С. В. Кульчицкий // Економічні передумови Великої Жовтневої соціалістичної революції. - К., 1967. - С. 103-121.
69. Арский Р. Донецкий бассейн / Р. Арский. - М., 1918. - 47 с.
70. ДАЛО, ф. 19, оп. 1, спр. 60, 24 арк.
71. Горно-заводское дело. - 1917. - № 22-23.

Шандра Ирина,

кандидат исторических наук, доцент, доцент кафедры истории Украины Луганского национального университета имени Тараса Шевченко (г. Старобельск), докторант кафедры специальных отраслей исторической науки Донецкого национального университета (г. Винница)

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ КРИЗИС В ДОНБАССЕ В ГОДЫ ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ: ВЗГЛЯД ПРЕДСТАВИТЕЛЬНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЕЙ

В статье на основе анализа большого количества исследований и документальных источников охарактеризовано общее положение железнодорожного транспорта в годы Первой мировой войны. Сложившийся железнодорожный кризис рассматривается автором с позиции представительных организаций промышленников и предпринимателей, анализируются предпринятые ими меры для минимизации негативных тенденций в отрасли. Особое внимание уделено действиям правительства и буржуазии по развитию железнодорожного комплекса Донбасса (строительство новых железнодорожных линий и подъездных путей, расширение станционного хозяйства, транспортное машиностроение). Однако, по мнению автора, проведенные мероприятия не позволили преодолеть железнодорожный кризис, который в годы войны стал наглядным свидетельством отсутствия единой стратегии социально-экономического развития страны и преобладания корпоративных интересов.

Ключевые слова: представительная организация предпринимателей; Съезды горнопромышленников Юга России; Съезды представителей промышленности и торговли Юга России; Всероссийское общество сахарозаводчиков; железнодорожный комплекс; Донбасс.

Shandra Irina,

Candidate of Historical Sciences, Associate Professor, Department of History of Ukraine State Institution "University of Luhansk" (Starobelsk), doctoral student in special branches of historical science Donetsk National University (Vinnitsa)

DONBASS RAILWAY CRISIS DURING THE YEARS OF FIRST WORLD WAR: REPRESENTATIVE ORGANIZATIONS OF EMPLOYERS' VIEW

Representative organizations of employers massively occur in Russian Empire in the post-reform period as a form of protection of the interests of industrialists and businessmen in terms of development of capitalist relations. One of the issues related to the common interests of entrepreneurs in the First World War were rail transportation. Transport problems during the war was most acute for business associations, and became for them some kind a test of the efficiency. Analysis of periodicals and record keeping documentation of representative organizations, "Bulletin" departments of railways show in article representative organizations of employers understanding the causes of the crisis in the Donbass railway during the First World War and shows what is needed and the government measures to overcome the negative effects of transport system.

The article shows problems of Donbass rail transport during war years: low capacity and carrying capacity of the network, its lack of branching, shortage of rolling stock, the inefficiency of freight traffic and as a consequence of the rapid deterioration of equipment downtime and freight. Solving these problems entrepreneurs have seen in the additional construction of railways and roads, increasing the capacity of transport engineering factories and repair shops, using captured locomotives and wagons, technical upgrading of the railway network and station management. The paper emphasizes that the inefficiency of transport created a vicious circle of problems in the region - untimely delivery of goods to industrial enterprises of Donbass, deprived railways revenues from transport and fuel, metallurgical and engineering products, without which the operation of highways could not be successful. The article concludes that the war uncovered the underlying socio-economic problems in the country only grew, conflicts between different groups of businessman became deeper, Donbass railway crisis has become one of the most destructive processes in whole economy.

Keywords: representative organizations of employers; Congress of Miners of the South of Russia; Congress of Representatives of Industry and Trade of the South of Russia; Russian Society of Sugar; railway complex; Donbass.

REFERENCES

1. Fedorov M. P. (1910), *The activities of Congresses railways over forty years of its existence (1869-1909)*, Printing house M. D. Lomkovskogo, Saint Petersburg, 18 p. (rus).
2. *Protocols of sessions of 174 total tariff congress of Russian Railways (27 and 28 November 1914)* (1915), Leshtukovskaya Steam Skoropechatnia P. O. Yablonskogo, Petrograd (rus).
3. *Protocols of sessions of CL general congress of representatives of Russian Railways (20-30 April 1916)* (1917), Printing house P. P. Soykina, Petrograd (rus).
4. Petrov N. P. (1913), *Need in the railways*, Publication of the magazine "New Economist", Saint Petersburg, 17 p. (rus).
5. Fomin P. I. (1924), *Mining and metallurgical industries of the South of Russia*, Vol. 2, The economy of Donbass, Kharkov, 202 p. (rus).
6. Bakulev G. D. (1953), *Iron and steel industry in Southern Russia*, State scientific and technical publishing literature on ferrous and nonferrous metallurgy, Moscow, 247 p. (rus).
7. Mayevskiy I. V. (2003), *Economy of Russian industry in the First World War*, Moscow, 288 p. (rus).
8. Slepukhin S. M. (1949), *A brief history of the construction and development of the Stalin Railway (1884-1948)*, Dnepropetrovsk, 196 p. (rus).
9. Reient O. P. & Serdiuk O. V. (2004), *World War I and Ukraine*, Hennesis, Kyiv, 473 p. (ukr).
10. Trofyamiak O. I. (2008), *The history of the formation and functioning of the Donetsk railway lines (1861-1917)*, Abstract of thesis for the degree of candidate of historical sciences in specialty 07.00.07 "The history of science and technology", Kyiv, 20 p. (ukr).
11. Shulikina L. P. (2006), North Gate of Donbass, *Archives chronic of Donbass*, 3, pp. 34-36 (rus).
12. Kandaurov P. D. (1917), *The construction of a tunnel on the 521st and 522nd miles North of Donetsk Railway*, Typography T-wa "Electro-typography N. Ya. Stoykovoy", Petrograd, 82 p. (rus).
13. *The Economic Note on the draft lines Rostov-Sol and Lyman-Eagle* (1916), Printing house "Electro-typography N. Ya. Stoykovoy", Petrograd, 53 p. (rus).
14. *Vestnik Vserossiyskoy selskokhozyaystvennoy palaty [Bulletin of the All-Russian Chamber of Agriculture]* (1916), № 2-3 (rus).
15. *Proceedings of the XL Congress of Miners of the South of Russia (21-29 November 1915)* (1916), Vol. 1, Tip. Bengis, Kharkov (rus).
16. *Torgovo-promyshlennyi Yug [Industrial and Commercial South]* (1916), № 10(98) (rus).
17. *Torgovo-promyshlennyi mir Rossii [Commercial and Industrial World of Russia], an illustrated yearbook* (1916), Part II, Sirius, Petrograd, 82 p. (rus).
18. *Vestnik sakharnoy promyshlennosti [Bulletin of the sugar industry]* (1914), № 10 (rus).
19. *Gorno-zavodskoe delo [Mining and factory business]* (1917), № 7 (rus).
20. *Vestnik sakharnoy promyshlennosti [Bulletin of the sugar industry]* (1914), № 52 (rus).
21. *Gorno-zavodskoe delo [Mining and factory business]* (1915), № 48 (rus).
22. *Vestnik sakharnoy promyshlennosti [Bulletin of the sugar industry]* (1915), № 13 (rus).
23. *State Archive of Luhansk region*, fond 2, opys 1, sprava 172, 258 p. (ukr).
24. Pogrebinskiy A. P. (1969), Committee on railway orders and its elimination in 1914, *Istoricheskiye zapiski [Historical Records]*, Vol. 83, pp. 233-243 (rus).
25. *Izvestiya Kievskogo obshchestva selskogo khozyaystva i selskokhozyaystvennoy promyshlennosti [Kiev Society of agriculture and agro-industry news]* (1916), № 1 (rus).
26. *Izvestiya Imperatorskogo Volnogo ekonomicheskogo obshchestva [Imperial Free Economic Society News]* (1914), № 2 (rus).
27. *Torgovo-promyshlennyi Yug [Industrial and Commercial South]* (1916), № 4(92) (rus).
28. Sokolovskiy S. I. (1916), *The economic policy of the South of Russia*, Council of the Congress of representatives of industry and trade of the South of Russia, Tip. A. M. Shveytsera, Odessa, 10 p. (rus).
29. *Report on the activities of the society of the Ekaterinoslav beekeeping for 1915* (1916), Printing house K. A. Andrushchenko, Yekaterinoslav, 40 p. (rus).
30. *Torgovo-promyshlennyi Yug [Industrial and Commercial South]* (1916), № 14(102) (rus).
31. *Gorno-zavodskoe delo [Mining and factory business]* (1917), № 10 (rus).
32. *Central State Historical Archive of Ukraine in Kyiv*, fond 2161, opys 1, sprava 208, 115 p. (ukr).
33. *Vestnik sakharnoy promyshlennosti [Bulletin of the sugar industry]* (1915), 3. (rus).
34. *Donbass Railway* (1970), Donbass, Donetsk, 336 p. (rus).
35. *State Archive of Luhansk region*, fond 2, opys 1, sprava 40, 241 p. (ukr).

36. State Archive of Luhansk region, fond 2, opys 1, sprava 154, 66 p. (ukr).
37. Zhvanko L. M. (2012), *World War Refugee status in Ukraine, Documents and Materials (1914-1918)*, Monograph, Kharkiv National Academy of Municipal Economy, Kharkiv, 360 p. (ukr).
38. Serdiuk O. V. (2002), Refugee status in Ukraine during the First World War, *The history of Ukraine problems of XIX - early XX century*, Kyiv, Vol. IV, pp. 111-132 (ukr).
39. Vestnik Yuzhnykh zheleznykh dorog [Bulletin of the Southern Railway] (1916), № 2 (rus).
40. Vestnik Yuzhnykh zheleznykh dorog [Bulletin of the Southern Railway] (1916), № 8 (rus).
41. Vestnik Yuzhnykh zheleznykh dorog [Bulletin of the Southern Railway] (1915), № 38 (rus).
42. Vestnik Yuzhnykh zheleznykh dorog [Bulletin of the Southern Railway] (1915), № 40 (rus).
43. Vestnik Yuzhnykh zheleznykh dorog [Bulletin of the Southern Railway] (1914), № 47 (rus).
44. Vestnik Yuzhnykh zheleznykh dorog [Bulletin of the Southern Railway] (1915), № 41 (rus).
45. Gorno-zavodskoye delo [Mining and factory business] (1915), № 14 (rus).
46. Byulleten Kharkovskoy kamennougolnoy i zhelezotorgovoy birzhi [Kharkov coal and iron trade exchange bulletin] (1916), № 14 (rus).
47. Protocols of sessions of CXXXI general congress of representatives of Russian Railways (October 24 - November 22, 1913) (1914), Printing house P. P. Soykina, Saint Petersburg (rus).
48. Starostin V. Grishin railroad Rivne - most abandoned railroad within the Dnipropetrovsk region, On the website "Institute Ucrainica", available at: <http://ukrainica.org.ua/ukr/publications/okremi/882-882>. (ukr).
49. Martynenko V. (1977), In Western Donbass (according to documents), in: *Zheleznodorozhnik Donbassa [Railroader Donbass]*, № 98 (18 August.), p. 2 (rus).
50. Torgovo-promyshlennyi Yug [Industrial and Commercial South] (1915), № 8. (rus).
51. Gorno-zavodskoye delo [Mining and factory business] (1914), № 51 (rus).
52. Gorno-zavodskoye delo [Mining and factory business] (1915), № 21 (rus).
53. Gorno-zavodskoye delo [Mining and factory business] (1915), № 5 (rus).
54. Vestnik Yuzhnykh zheleznykh dorog [Bulletin of the Southern Railway] (1915), № 30 (rus).
55. Gorno-zavodskoye delo [Mining and factory business] (1917), № 30-31 (rus).
56. Luhansk locomotives, people, years, facts (1996), Luhansk, 403 p. (rus).
57. Protocols of sessions of CXLV general congress of representatives of Russian Railways (3, 4 and 5 August 1915) (1915), Printing house P. P. Soykina, Petrograd (rus).
58. Kashparov N. (1978), The Big Way. Voroshilovgrad and Popasnaya branches of Donetsk railway - 100 years, in: *Voroshilovgradskaya pravda [Voroshilovgrad realities]*, 2 December, p. 4 (rus).
59. Sidorov A. L. (1948), Railway transport in Russia in World War I and the aggravation of the economic crisis in the country, in: *Istoricheskiye zapiski [Historical Records]*, Vol. 26, pp. 3-64 (rus).
60. Gorno-zavodskoye delo [Mining and factory business] (1915), № 51 (rus).
61. Gorno-zavodskoye delo [Mining and factory business] (1917), № 32-33 (rus).
62. Gorno-zavodskoye delo [Mining and factory business] (1916), № 51 (rus).
63. Promyshlennost i trgovlya [Industry and Trade], (1915), № 29 (rus).
64. Vestnik sakharnoy promyshlennosti [Bulletin of the sugar industry] (1915), № 18 (rus).
65. Gorno-zavodskoye delo [Mining and factory business] (1915), № 46-47 (rus).
66. State Archive of Luhansk region, fond 4, opys 1, sprava 77, 395 p. (ukr).
67. State Archive of Luhansk region, fond 19, opys 1, sprava 46, 59 p. (ukr).
68. Kulchytskyi S. V. (1967), Railway track facilities in the system of state-monopoly capitalism, *Economic background of Great October Socialist Revolution*, Kyiv, pp. 103-121 (ukr).
69. Arskiy R. (1918), *Donetsk coal field*, Moscow, 47 p. (rus).
70. State Archive of Luhansk region, fond 19, opys 1, sprava 60, 24 p. (ukr).
71. Gorno-zavodskoye delo [Mining and factory business] (1917), № 22-23 (rus).

© Шандра Ірина

Надійшла до редакції 21.09.2015