

ЗАЛІЗНИЦТВО, ЯК ФУНДАМЕНТ ОСВОЄННЯ ПІВДНЯ УКРАЇНИ

Кириченко О. О., Плотніков К. О.

Національний технічний університет

«Харківський політехнічний інститут», м. Харків

Протягом 80-90-х років XIX ст., на півдні Росії отримала розвиток потужної на той час промисловості, що давала перед Першою світовою війною 72,2% всієї видобутої в Росії залізної руди, 86,9% всього видобутого кам'яного вугілля, 73,7% всього виплавленого чавуну, 99,4% випалу коксу, 77,6% всієї вироблюваної соди і т.д.

Одним з найголовніших споживачів продукції Південної металургії був залізничний транспорт. Особливо велику роль в промисловому розвитку Півдня грали Донецька і Катерининська залізниці. Донецька дорога, концесія на яку була видана в 1876 р., з самого початку споруджувалася, як ціла мережа. Дорога ця з'єднала між собою такі важливі пункти, як Ясинувата, Микитівка, Бахмут Дебальцеве, Луганськ, Звереве і ряд інших пунктів, які є важливими вузловими станціями Донбасу – виходами на інші дороги. Казенна Катерининська залізниця з'єднала вугільні родовища Донбасу із залізорудними багатствами Кривого Рогу. Ряд найбільших металургійних заводів розмістився біля неї, поблизу Катеринослава та інших пунктів. Основний вантажообіг цих доріг становили вугілля, руда, чавун і сталь, а також хліб і ліс. Пізніше були побудовані 2-а Катеринославська (в 1904 р) і Південно-Східна залізниці і під'їзні шляхи до заводів, рудників і кам'яновугільних копалень.

Вже до кінця 80-х років XIX століття на півдні Росії була порівняно велика кількість залізничних колій, а на початку 1900-х років за густотою залізничної мережі Південь був на першому місці в Росії. Так, наприклад, в Катеринославській губернії на 1000 км² простору доводилося в 1904 р 37,9 км залізничної мережі (при 9,9 км в середньому по Росії). Але ця, найбільш висока, в порівнянні з іншими районами Росії, оснащеність півдня залізничними коліями була значно нижче середньої оснащеності залізницями промислово розвинених країн Західної Європи. Так, наприклад, у 1903-1904 рр. припадало залізниць на 1 000 км² території: у Франції - 84,7 км (1903 р.), у Німеччині - 102,1 км (1904 р.), у Бельгії - 155,5 км (1903 р.). За протяжністю залізниці півдня становили менше 19% всіх залізниць Росії, а по вантажообігу на них припадало близько 40%. З цього слід зробити висновок, що вони експлуатувалися приблизно в два рази більш інтенсивніше, ніж по Росії. Залізничне будівництво і розвиток Південної металургії виявилися взаємопов'язаним. Посилений розвиток металургії та вугільної промисловості на півдні Росії почався лише після того, як родовища Криворізької руди (які і сьогодні є найбагатшими в Україні) були з'єднані залізницею з кам'яновугільним басейном Донбасу і обидва райони були більш-менш достатньо оснащені залізницями. Залізниці зіграли вирішальну роль у розвитку Донбасу і всієї Південної промисловості. Без залізничного будівництва 70-х, першої половини 80-х і 90-х років XIX століття не було б ні Південної металургії, ні вугільної промисловості.