

Список використаних джерел:

1. Архів ОУН у Києві, ф. 1 (Провід ОУН), оп. 2, спр. 466, арк. 1-196.
2. Зайцев О. Военна доктрина Михайла Колодзінського / Олександр Зайцев // Україна модерна. – 2014. – № 20. – С. 245–256.
3. Зайцев О. Український інтегральний націоналізм 1920–1930-х років: Нариси інтелектуальної історії / Олександр Зайцев. – Київ: Критика, 2013. – 483 с.
4. Лісіна С.О. Військовий теоретик ОУН – Михайло Колодзінський. // Вісник НУ «Львівська політехніка» «Держава та армія» / відп. ред. Л.Є. Дещинський. – № 693. – 2011. – С. 170–175.
5. Сміт Ентоні Д. Культурні основи націй. Ієрархія, заповіт і республіка / Ентоні Д. Сміт. – К.: Темпора, 2009. – 387 с.
6. Посівнич М. Полковник Михайло Колодзінський: военний теоретик і практик ОУН / Микола Посівнич // Україна: культурна спадщина, національна свідомість, державність.. – 2012. – № 22. – С. 400.
7. Hroch M. Social Precondition of National Revival in Europe. A Comparative Analysis of the Social Composition of Patriotic Groups among the Smaller European Nations / M. Hroch. – Cambridge, UK: Cambridge University Press, 1985. – P. 213.

Назарук М.В.

аспірант,

*Національний університет водного господарства
та природокористування*

РОЗВИТОК ЗАЛІЗНИЦЬ НА ТЕРИТОРІЇ ВОЛИНСЬКОЇ ГУБЕРНІЇ В ПЕРІОД ЇХ ПЕРЕБУВАННЯ У ВЛАСНОСТІ ПРИВАТНИХ АКЦІОНЕРНИХ ТОВАРИСТВ

Умовно можна вважати, що залізниці на території Волинської губернії перебували у власності приватних акціонерних товариств з 1871 р., коли було відкрито першу залізничну лінію на території Волинської губернії [1, с. 153], до 1895 р., коли Південно-Західні, до яких в той час відносилася переважна більшість залізниць на території Волинської губернії, стали державними [2, с. 99].

Кінець 60-х – 70-і рр. XIX ст. вважаються економічним піднесенням Російської імперії. Цьому посприяло проведення в державі ряду реформ, а також новий підхід уряду до організації будівництва залізниць в

Російській імперії, який базувався на залученні приватного капіталу. Період кінця 60-х – 70-і рр. XIX ст. ввійшов у історію російських залізниць як «концесійна гарячка» [3, с. 95]. Таким чином у Російській імперії розпочався «бум» у будівництві залізниць. І це відобразилося на залізничній мережі Волинської губернії. За десятиліття з 1871-го по 1880 р. на території Волинської губернії було збудовано 549 км залізниць. Це досить великий показник у порівнянні з іншими десятиліттями.

Із розгалуженням залізничної мережі значно збільшився вантажообіг. Разом із цим створювалося багато нових робочих місць на залізницях. Причому в 70-х рр. XIX ст. хлібні вантажі становили до 40% всіх вантажів, які перевозилися залізницями на території Російської імперії [3, с. 120].

Кількісні показники вантажообігу за допомогою залізничного транспорту в Російській імперії в 60-70 рр. XIX ст. зображено на рис. 1.

Першою залізницею на території Волинської губернії стала лінія Гречани – Тернопіль, збудована у 1871 р. [1, с. 153]. В межах губернії вона мала лише дві залізничні станції (Війтівці та Волочиськ) і була одноколісною [4].

Станція Волочиськ знаходилася поблизу кордону між Російською імперією та Австро-Угорщиною. Її особливість полягала у тому, що вона не мала наскрізного руху [5]. Пасажири, що прямували через станцію Волочиськ, мали пройти митний контроль та пересісти в інший потяг [5]. Працівникам станції доводилося переносити або пересипати вантажі у зв'язку із відсутністю наскрізного руху [5].

15 серпня 1873 р. була відкрита залізнична лінія Київ – Брест із відгалуженням до Радзивилова, основна функція якої – перевезення вантажів [2, с. 95-96]. Тоді ж була збудована залізнична гілка Брест – Граєво, яка підходила до кордону з Пруссією [2, с. 95-96]. Таким чином було з'єднано залізницею порти Одеси із портами Пруссії [1, с. 280].

Чисельність населення в таких населених пунктах Волині, через які проходила залізниця (Здолбунів, Ківерці, Ковель та ін.), почала різко зростати [6, с. 94].

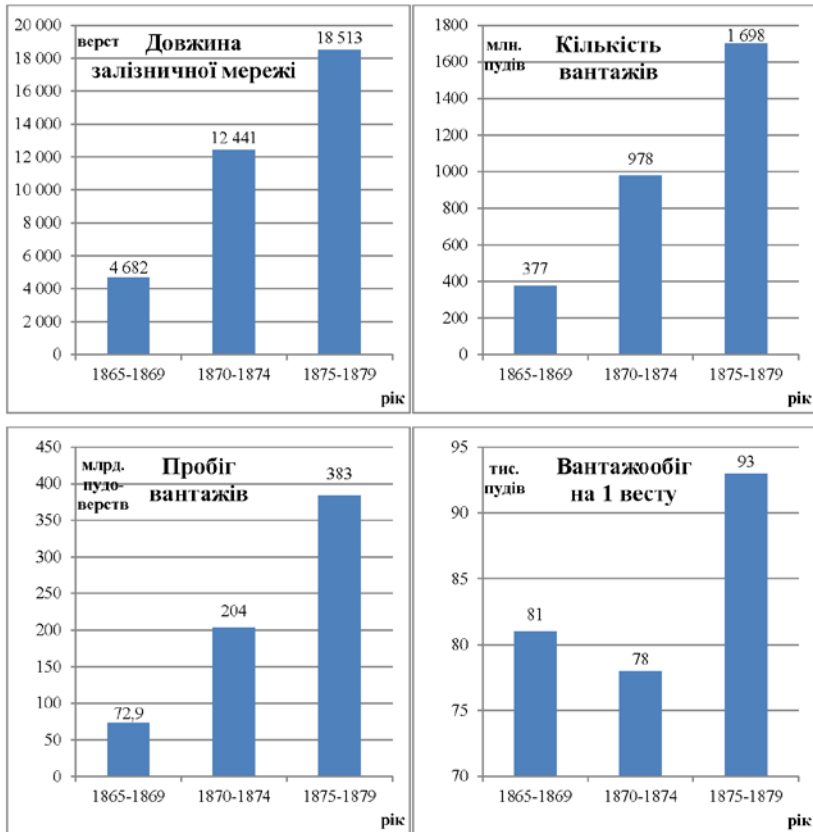


Рис. 1. Залізничний товарний рух в Російській імперії в 60-70 рр. XIX ст. [3, с. 122]

Яскравим прикладом населеного пункту, який значно «виріс» внаслідок будівництва залізниць було місто Здолбунів, населення якого виросло з 2771 осіб у 1887 р. до 11006 осіб у 1913 р. [6, с. 94]. І.В. Сьомочкін зазначає: «У 1893 р. залізничники зібрали 15 тис. крб. на будівництво церкви, решту коштів (7,5 тис. крб.) виділило управління залізниці. За проектом архітектора Куликівського та інженера Лебединського храм було через кілька років зведено, а посвячено 18 квітня 1896 р. в ім'я Св. Великомучениці Катерини» [2, с. 96]. У 1898 р. тут був збудований цементний завод, збут продукції якого відбувався у всі губернії України та південної Росії [2, с. 96]. Таким чином

Здолбунів став промисловим містом. Залізниця мала значний вплив на розвиток промисловості та суспільного життя Здолбунова.

Більша частина залізничної гілки Київ – Брест була двохколісною [4]. Одноколійними були лише ділянки Ковель – Брест та Дубно – Радзивилів [4]. Це ще раз говорить про те, що дана залізнична гілка від самого її будівництва мала важливе значення, насичений рух потягів та великий вантажообіг. Станція Радзивилів знаходилася поблизу кордону між Російською імперією та Австро-Угорщиною.

Згодом Товариство Надвіслянських залізниць отримало концесію на будівництво залізничної гілки Демблін – Ковель, яка відкрита у 1877 р. [1, с. 284]. Таким чином були поєднані українські залізниці із польськими, а станція Ковель стала залізничним вузлом [1, с. 284].

У 1878 р. було засноване товариство Південно-Західних залізниць внаслідок об'єднання Одеської, Києво-Брестської та Брестсько-Граєвської залізниць, яке очолював «залізничний король» І. Бліох [2, с. 98].

В кінці XIX ст. було збудовано Степанську вузькоколіяку [7, с. 54-62], яка мала відгалуження до Цуманя, Загорині та Рафалівця [8, с. 366]. В Степані був великий деревообробний комбінат, збут продукції якого відбувався у великі міста, наприклад Варшава, Лодзь, Київ та Одеса [8, с. 369].

У 1885 р. була збудована залізнична гілка Рівне – Лунінець, яка відносилася до Поліських залізниць. Вона мала стратегічне значення, тому що була частиною оборонної лінії [1, с. 282]. Таким чином станція Рівне стала залізничним вузлом.

У 1890 цар Олександр III, перебуваючи в Луцьку, здивувався, що там відсутня залізниця та наказав це виправити негайно [2, с. 98]. Таким чином у 1890 р. на гілці Київ – Брест було відкрито залізничне сполучення від Ківерців до Луцька [2, с. 98].

Таким чином залучення приватного капіталу для будівництва важливих залізничних гілок у період «концесійної гарячки» було важливим фактором для піднесення економіки Російської імперії. Однак під час перебування залізниць у власності приватних акціонерних товариств були різні випадки, коли залізничні «ділки» наживалися «економлячи» на будівництві залізниць [3, с. 109].

На період кінця 60-х – 70-і рр. XIX ст. припадає «бум» у будівництві залізниць на території Російської імперії. В період перебування залізниць на території Волинської губернії у власності приватних акціонерних товариств (1871-1895 рр.) велося активне будівництво залізниць, що дало поштовх для стрімкого розвитку багатьох населених

пунктів Волинської губернії. Основним фактором для розміщення нових залізниць в даний період був економічний. Іншим важливим фактором був стратегічний.

Список використаних джерел:

1. Кірка Г. М., Пшінько О. М., Агієнко І. В. Залізниця України. Історичний нарис. Дніпропетровськ : Арт-Прес, 2001. 328 с.
2. Львівська залізниця. Історія і сучасність / Гранкін П. Е., Лазечко П. В., Сьомочкін І. В., Шрамко Г. І. Львів : Центр Європи, 1996. 175 с.
3. Соловьева А. М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX в. М. : Наука, 1975. 309 с.
4. Карта Юго-Западных железных дорог.1899 год. *Karty.by* : веб-сайт. URL: http://www.karty.by/wp-content/uploads/2011/10/railway_jugo_zapad_1899.jpg (дата звернення: 12.03.2020).
5. Залізнична станція Волочиск. Історія та розвиток. *Volochisk.info* : веб-сайт. URL: http://www.volochisk.info/pro_misto/zaliznycya.php (дата звернення: 12.03.2020).
6. Прищеп О. П. Міста Волині у другій пол. XIX – на початку XX ст. Рівне : ПП ДМ, 2010. 287 с.
7. Перша колія: до 150-річчя Львівської залізниці / Томін Ю. С., Романишин Ю. О., Коритко Р. Ф., Паращак І. М. Львів : ЗУКЦ, С. 54-62.
8. Андреев П. Н. Иллюстрированный путеводитель по Юго-Западным казенным железным дорогам. К. : Тип. С. В. Кульженко, Ново-Елисава., № 4 с. д. 1898. 594 с.

Сухарь І.А.

студентка,

Київський університет імені Бориса Грінченка

НАЙСПРИЯТЛИВІШИЙ ВІК УКЛАДАННЯ ШЛЮБУ В СЕРЕДНЬОВІЧНІЙ ЄВРОПІ

Шлюбний вік офіційно встановлений церквою складав 12 років для дівчаток, і 14 для хлопчиків. Але вік міг коливатися в залежності від соціальної верстви чи регіону в якому проживали люди.

У кожній країні існували різні бачення, щодо сприятливого віку для укладання шлюбу. Наприклад, у Греції ідеальним віком для створення