

УДК 947.0"186":625.1

Проблемы железнодорожного строительства в деятельности органов земского и дворянского самоуправления Полтавской губернии (1860-е – начало 1880-х гг.)

С.Б. ЖИХАРЕВ

Рассматривается деятельность органов земского и дворянского самоуправления Полтавской губернии в решении вопросов железнодорожного строительства. Анализируются основные этапы борьбы полтавского земского и дворянского губернских собраний за сооружение Ромны-Кременчугской железной дороги. Участие органов местного самоуправления в строительстве новых железных дорог на территории не только своей губернии, но и за ее границами поднимало земские учреждения над рутинностью и ограниченностью местных хозяйственных проблем, свидетельствуя о наличии у них потенциала для самостоятельного решения сложных экономических задач.

Ключевые слова: земство, правительство, железная дорога, экономика, проект, строительство, торговля.

In the article the activity of zemstvo's and nobilities' self-government institutions of Poltava province in the solution of railroad building issues is considered. The main stages of Poltava province zemstvo's chamber struggle for Romny and Kremenchug railway construction are analyzed. Participation of local self-government institutions in the construction of new railroads not only on the territory of the province, but also behind its borders lifted territorial organizations over conventionalism and limitation of local economic problems, demonstrating presence of potential for the independent solution of complex economic challenges.

Keywords: zemstvo, government, railroad, economy, project, construction, trade.

В исследованиях, посвященных истории земских учреждений в России, экономические функции последних ограничиваются статистикой, продовольствием, промыслами, страхованием имущества, строительством шоссейных дорог, заботой о развитии местной промышленности. Из поля зрения специалистов по истории органов местного самоуправления выпало содержание той работы, которую проводили губернские и уездные земские собрания и управы (ГЗС, ГЗУ) в периоды активного железнодорожного строительства в России. Обошли своим вниманием роль земских учреждений в железнодорожном строительстве и исследователи, занимающиеся проблемами истории железнодорожного транспорта. Интерес представляет также исследование деятельности органов дворянского сословного самоуправления в ходе решения вопросов железнодорожного строительства. Земства и дворянские собрания зачастую действовали солидарно, объединяя свои усилия, если этого требовали общие интересы. Данное исследование предпринято на материалах Полтавской губернии, принадлежащей к числу репрезентативных районов Черноземья с выраженной аграрной доминантой в экономике, что накладывало свой отпечаток на характер железнодорожного строительства в крае (интересы экспортной торговли хлебом через морские порты Балтийского и Черного морей). Более того, через Полтавскую губернию должна была пролечь Ромны-Кременчугская железная дорога как центральное звено Черноморско-Балтийского железнодорожного транзита.

В 1880 г. потенциал Полтавской губернии составлял 44 тыс. верст² черноземных земель и 2 млн. 150 тыс. человек населения. Вместе с тем, высокая плотность населения при его относительном материальном благополучии и малых ценах на хлеб имела негативную оборотную сторону для экономических интересов местных землевладельцев, став одной из причин низкой поземельной ренты в крае. Полтавская губерния с ее безлесным ландшафтом испытывала постоянный дефицит в строительных материалах и топливе. Недостаток привозного топлива заставлял местных жителей обогревать свои жилища соломой и навозным брикетом. Цена дров в центральных относительно благополучных в плане лесных угодий уездах губернии не опускалась ниже отметки в 20 рублей за саж³.

Установлению прочных торговых связей уездных городов Полтавской губернии с остальными районами Российской империи мешала отдаленность этих местных хозяйственных центров от станций ближайших железных дорог. Например, расстояние гужевой доставки грузов из Прилук до погрузочной станции железной дороги составляло по кратчайшему пути 70 верст, из Пирятина соответственно 100 верст, Переяславля – 70, Золотоноши – 40, Гадяча – 50, Зенькова – 75, Константинограда – 60, Хорола – 88, Лубны 90, Лохвицы – 45, а Миргорода – 90 верст. Такое расстояние имело сдерживающие последствия для хозяйственного положения Полтавской губернии и формирования местного хлебного рынка. По заключению полтавского сельскохозяйственного общества удаленность местных торговых центров от железных дорог являлась главной причиной колебаний хлебных цен, амплитуда которых достигала в разных местах губернии до 40 копеек за пуд [1, л. 22 об.].

Полтавскую губернию пересекало несколько железных дорог, но их влияние на экономику края было невысоким. Строились они не для реализации хозяйственных интересов местного населения, а исходя из государственных задач, главной из которых было обеспечение экспортных перевозок в Балтийские и Черноморские порты. Так, Харьковско-Николаевская железная дорога проходила лишь по 3 уездам Полтавщины. Либаво-Роменская магистраль врезалась на 30 верст в северные уезды Полтавской губернии и имела здесь лишь 2 грузоприемные станции. Курско-Киевская железная дорога проходила на минимальном расстоянии (20 верст) от ее северной границы. Сумская линия пересекала Харьковскую губернию на расстоянии 30–70 верст от границы Полтавской губернии и имела лишь косвенное отношение к обеспечению ее грузоперевозок. По расчетам местного ГЗС для того, чтобы выровнять показатели Полтавской губернии по протяженности железнодорожных путей сообщения с остальными 10 центрально черноземными губерниями нужно провести в пределах Полтавской губернии еще 350 верст новых железных дорог [1, л. 20 об.].

Река Днепр не могла компенсировать недостаток удобных путей сообщений в Полтавской губернии, так как ее судоходность ограничивалась весенним временем. Выгода для населения безлесной Полтавской губернии заключалась главным образом в лесосплаве из верховой Днепра. В летний период даже легкие пассажирские пароходы из-за отмелей подвергались опасностям. Ниже г. Екатеринослава баржи с зерном были вынуждены преодолевать печально известные днепровские пороги. Поэтому транспортировка хлеба из Полтавщины в Черноморские порты носила незначительный характер, в связи, с чем цена пуда ржи в Лубенском уезде в 1864 г. не превышала 10 копеек [1, л. 22 об.].

Отмена крепостного права способствовала введению в 1864 г. в России земства как института всесословного самоуправления. В нем были представлены различные сословия, однако компетенция органов всесословного самоуправления ограничивалась хозяйственно-культурной сферой. Земству предоставлялось право ходатайствовать «по предметам, касающимся местных хозяйственных польз и нужд губернии или уезда» [2, с. 252]. Полтавское губернское земство с момента своего возникновения активно включилось в процесс строительства железных дорог в пределах вверенных ему в хозяйственное управление уездов. Разработанный в то время официальный проект общегосударственной сети железных дорог в России не соответствовал интересам Полтавской губернии. Поэтому местные земские деятели направили в правительственные структуры представление о наиболее выгодном направлении железных дорог.

В 1866 г. полтавское ГЗС сформировало специальный железнодорожный комитет, главной обязанностью которого являлось выяснение потребностей губернии в железнодорожном сообщении. Комитет начал свою деятельность с анализа поступивших в ГЗС от землевладельцев Полтавского, Константиноградского и Золотоношского уездов проектов, «мнений» и письменных заявлений по данному вопросу. В результате было подготовлено заключение. Документ содержал перспективный план приоритетных железных дорог. Основным аргументом при обосновании выбора направления железнодорожных линий в Полтавской губернии являлась организация максимально эффективного сбыта сельскохозяйственной продукции и сырья, транспортировка которых в условиях слабого развития промышленности и малочисленности городского населения осуществлялась в порты Балтийского и Черного морей, а также в белорусские губернии [1, л. 12 об.]. Комитет настаивал на постройке в интересах Полтавщины такой железной дороги, которая, пройдя через максимально возможное

количество центров местной торговли, соединила бы их с западными губерниями, Москвой и морскими портами при помощи уже спроектированных правительством магистральных железных дорог. Решить все эти проблемы, по мнению членов полтавского комитета, могла железная дорога, соединяющая город Кременчуг через Ромны с Курско-Киевской железной дорогой. Железнодорожный комитет также считал полезным продлить Ромны-Кременчугскую железную дорогу на север для кратчайшего соединения малороссийских губерний с белорусскими и портами Балтийского моря [1, л. 13].

На начальном этапе интересы правительства и полтавских земцев совпадали. Еще в 1870 г. Комитет министров определил «высочайше утвержденную» сеть важнейших железных дорог. В общий перечень была включена линия от Конотопа до Ландварово (через Гомель, Бобруйск, Минск). Автор проекта министр путей сообщения В.А. Бобринский считал, «что такая линия откроет прямой путь хлебным грузам из наиболее плодородных частей Малороссии к Либавскому порту» [3, с. 46]. Позже возникло предложение продлить Ландварово-Конотопскую железную дорогу до Ромен. В Комитете министров не возражали против корректировки направления магистрали. Вскоре стало очевидно, что правительство не намерено соединять Ландварово-Роменскую (с 1877 г. Либаво-Роменская) магистраль при помощи Роменско-Кременчугской линии с Харьковско-Николаевской железной дорогой. Подобное решение лишало Полтавскую губернию возможностей удобного вывоза своей продукции в порты Балтийского (г. Либава) и Черного (г. Николаев) морей.

С этого момента начинается напряженная борьба полтавского земства за реализацию проекта постройки Ромны-Кременчугской железной дороги. Важнейшая информация по данной проблеме представлена в таблице 1.

Таблица 1 – Этапы деятельности полтавского земства по реализации проектов постройки Ромны-Кременчугской железной дороги (ж.д.) [1, лл. 12 об.–15 об.].

Содержание проведенного мероприятия	Дата
1. В ГЗС и местный железнодорожный комитет поступили записки от землевладельцев М.А. Белухо-Кохановского из Хорольского уезда, князя Цертелева и помещика Ильяшенко-Кириловича из Лубенского уезда, а также от предпринимателя Лейбина из Золотоношского уезда. Авторы записок доказывали, что включенная в правительственный проект Харьковско-Кременчугская линия могла иметь экономическое значение только для 4 уездов Полтавской губернии. Население остальных уездов должно в таком случае доставлять свои грузы на большие расстояния гужевым транспортом до Кременчуга или на станции Курско-Киевской ж.д.	1866 год
2. В Главном комитете железных дорог состоялось утверждение сети важнейших ж.д. России. Для привлечения массовых грузов из украинских губерний в экспортный Либавский порт запланирована постройка ж.д. из Ландварово через Минск, Бобруйск и Гомель до Ромен. Новая магистраль являлась продолжением находившейся в эксплуатации Либавской ж.д. Министру путей сообщения поручалось определить конечный пункт примыкания Ландварово-Роменской ж.д. к Харьковско-Николаевской.	01.03.1870 и 25.03.1870
3. Подавляющее большинство УЗС Полтавской губернии (11 из 15) выступили за строительство железной дороги из г. Ромны до Кременчуга. Полтавское ГЗС, рассмотрев доклады своего железнодорожного комитета, а также основываясь на вышеуказанных постановлениях УЗС, приняло решение избрать уполномоченных лиц и направить их в Петербург. Цель поездки представителей земства в столицу заключалась в ходатайстве перед правительственными структурами о неотложном строительстве Ромны-Кременчугской ж.д. как крайне необходимой для развития экономики Полтавщины.	1870 год
4. Ходатайство уполномоченных полтавского земства отклонено. Главный комитет железных дорог внес в проект новой сети ж.д. России линию от г. Ромны не на Кременчуг, а на Полтаву.	18.03.1873
5. МВД предоставило земствам Полтавской губернии возможность выбора из трех официальных проектов постройки ж.д. Ромны-Полтава вариант с наиболее оптимальным для себя направлением. ГЗС, признавая пользу названной ж.д. линии для отдельных уездов Полтавской губернии, тем не менее, скептически оценивало экономическое значение Ромны-Полтавской ж.д. для всей губернии и постановило: «ходатайствовать перед правительством о дополнительном устройстве ветви от наиболее западного пункта, предположенной к устройству Роменско-Полтавской ж.д. к городам Черкассам или Кременчугу». Об отсутствии единства в правительственных верхах свидетельствует тот факт, что Комитет министров высказался против продолжения Ландварово-Роменской ж.д. на юг. Звучали опасения, что Ромны-Полтавская ж.д. станет конкурентом параллельно проходящей Сумской ж.д.	1875 декабрь 1875

Окончание таблицы 1

6. Председатель полтавской ГЗУ Л. Томар направил докладные записки четырем министрам. В них он изложил мнение ГЗС 1875 г. (см. выше).	23.01. 24.01.1876
7. Министр путей сообщения поставил в известность полтавское ГЗС, что продолжением Ландварово-Роменской ж.д. может быть только линия в направлении Полтавы. Причиной неблагоприятного для земских деятелей ответа стал категорический отказ правления акционерного общества Ландварово-Роменской ж.д. продлить свою магистраль до г. Каменки.	1876
8. Министр путей сообщений К.Н. Посьет признавал, что «продолжение Либаво-Роменской ж.д. на юг представляется полезным, давая грузам Харьковско-Николаевской ж.д. прямой путь к Балтийскому морю, но осуществлению его сейчас препятствует остановка в разрешении постройки новых ж.д.». Ген.-лейт. Посьет предложил обсудить вопрос в контексте задачи сооружения новых ж.д. для реализации потребностей военного и товарного движения в России.	1878 г.
9. Земство получило официальное уведомление Комитета министров, в котором говорилось об отказе правительства строить ж.д. от Ромен в направлении на Полтаву. Однако время было упущено, и ГЗС не могло рассчитывать на удовлетворение своего ходатайства о постройке Ромны-Кременчугской ж.д. Главной причиной стали финансовые трудности правительства, последовавшие после русско-турецкой войны 1877–1878 гг.	1878 г.
10. Очередное ходатайство губернского земства о продолжении Либаво-Роменской ж.д. было представлено на рассмотрение министров внутренних дел и путей сообщения. В соответствии с отзывом главы путейского ведомства обсуждение данного вопроса запланировано в контексте более глобального для России вопроса: проблемные стороны в обеспечении бесперебойного военного и грузового железнодорожного движения в стране и поиск способов их решения.	23.11.1879

С 1880 г. в деятельности, направленной на постройку Ромны-Кременчугской железной дороги, стало участвовать дворянство Полтавской губернии. Несмотря на появление в России в результате земской реформы органов местного всесословного самоуправления, дворянство сохранило собственную систему корпоративного самоуправления. Функционирование дворянского самоуправления регулировалось второй главой 9 тома Свода законов Российской империи. Данная глава имела непосредственное отношение к регламентации деятельности органов дворянского самоуправления, включала в себя 187 статей, и называлась «О правах и преимуществах дворянского состояния в составе дворянских обществ» [4, с. 25–45]. Так, ст. 88 гласила, что «дворяне каждой губернии составляют отдельное дворянское общество», а в соответствии со статьями 90 и 91 этим обществам для обсуждения дел разрешалось формировать губернские и уездные собрания [4, с. 25]. Права дворянских собраний закреплялись статьей 112. Последняя давала дворянам санкцию обсуждать в собраниях <...> «свои нужды и пользы, представлять об оных чрез Губернского Предводителя, Начальнику Губернии и МВД; а в случаях важных приносить и всеподданнейшие прошения Императорскому Величеству» [4, с. 28].

Дворянские собрания, используя поддержку со стороны местной исполнительной власти в лице уездных исправников и губернаторов, стремились добиться продолжения Либаво-Роменской железной дороги вглубь Полтавской губернии. По прогнозам местных экспертов территория, на которую была способна распространить свое экономическое влияние Ромны-Кременчугская железная дорога, составляла не менее 1/3 уездов Полтавской губернии. Таким образом, эта небольшая по протяженности железнодорожная линия сконцентрировала бы до 8 млн. пудов местных грузов в год, основу которых составлял хлеб. Отправка крупных партий хлебных грузов кратчайшим путем по железной дороге в Балтийские порты окупала издержки его вывоза по сравнению с сухопутной торговлей для помещичьих хозяйств – главных производителей товарной продукции. Заниматься решением данного вопроса губернное дворянское собрание поручило помещикам Полтавской губернии графу К.Н. Ламздорф-Галагану и Г.П. Галагану. Последнего избрали уполномоченным от полтавского губернского дворянского и земского собраний по железнодорожному делу в Санкт-Петербурге.

В декабре 1880 г. из губернской типографии Полтавы вышла в свет брошюра, автором которой был дворянин Лубенского уезда Д.Г. Квитка. По сути, это был переработанный текст доклада, с которым Квитка выступил на очередном губернском дворянском собрании, состоявшемся 27 сентября 1879 г. В ходе голосования мнение дворянского собрания тогда разделилось. Большинство дворян (146 человек) поддержало предложение Д.Г. Квитки о соединении Ромен и Кременчуга железной дорогой. Существовал также и довольно популяр-

ный альтернативный вариант железной дороги Ромны-Поставы, за который проголосовало 114 человек. Представив развернутую систему доказательств о необходимости соединения городов Ромен и Кременчуга железной дорогой, он просил пойти навстречу ожиданиям местного населения, «пребывающего в бедственном экономическом положении и, начав строительство ранней весной 1881 г., довести Либаво-Роменскую железную дорогу до конца, по направлению от Ромен до Кременчуга, на длину 193 версты» [1, л. 41]. Далее Квитка предлагал полтавскому дворянскому и губернскому земскому собраниям следующую программу действий, направленных на достижение цели. Последующие шаги, предпринимаемые земскими и дворянскими органами самоуправления Полтавской губернии, свидетельствуют о том, что они руководствовались в дальнейшем именно этими рекомендациями. Главная задача виделась, во-первых, в подготовке земским губернским и дворянским собраниями ходатайства с подробным изложением мотивов о необходимости постройки железной дороги от городов Ромны до Кременчуга. Губернский предводитель дворянства со своей стороны должен представить всеподданнейший адрес с просьбой о проведении Ромны-Кременчугской железной дороги. Для представления данного ходатайства и адреса в правительственные структуры (МВД, Министерство финансов, МПС, Военное министерство и Комитет министров) Квитка предлагал избрать от дворянства и земства особую делегацию. Во-вторых, предлагалось провести предварительные изыскания железной дороги под руководством официально назначенных инженеров. В-третьих, добиваться права участия ГЗС в обсуждении вопросов железнодорожного строительства в стране вместе с представителями профильных министерств. В-четвертых, избрать особого уполномоченного от губернского дворянского собрания и ГЗУ в Министерстве путей сообщения для контроля над решением вопросов, касающихся железнодорожного строительства в Полтавской губернии. В-пятых, сформировать из дворянских депутатов и земств действующий на постоянной основе железнодорожный комитет, полномочия которого истекут с момента разрешения правительством постройки Ромны-Кременчугской железной дороги. В-шестых, разрешить ГЗУ созывать экстренное ГЗС в случаях, когда речь будет идти о постройке Ромны-Кременчугской железной дороги [1, л. 41 об.].

В начале 1880 г. начали приниматься меры, направленные на реализацию идеи постройки железной дороги. Так, 12 января Д.К. Квитка отправил письмо графу К.Н. Ламздорф-Галагану [5]. В нем он в частности сообщил, что экземпляры брошюры с обоснованием необходимости постройки Ромны-Кременчугской железной дороги отправлены самому графу, Г.П. Галагану как уполномоченному от дворянства и земства по железнодорожному делу, а также разосланы главам ведущих министерств и ведомств в Санкт-Петербург [5, лл. 1–2].

Большие надежды губернское дворянское собрание возлагало на поддержку со стороны Александра II. В столицу для вручения императору всеподданнейшего прошения были отправлены депутаты от дворянского и земского самоуправления Г.П. Галаган, А.И. Заборошский, П.А. Устимович, Д.К. Квитка, Г.Н. Навроцкий и А.В. Зеленский. Представители полтавского губернского дворянского собрания и земской управы рассчитывали, что личное покровительство главы государства значительно ускорит строительные работы на Ромны-Кременчугской железной дороге, первый этап которых начнется ранней весной 1881 г. В прошении особо подчеркивалось бедственное материальное положение и тяжелое морально-психологическое состояние крестьянского населения Полтавской губернии, пострадавшего от неурожая хлебных культур, эпидемии дифтерита и чумы крупного рогатого скота. Постройка железной дороги обеспечит население этих уездов заработком и компенсирует понесенный ущерб [1, л. 2 об.].

Ответ Александра II был оформлен как дипломатичный отказ. В целом император согласился с мнением дворянства Полтавской губернии о целесообразности соединения Ландварово-Роменской железной дороги от г. Ромны через Кременчуг с сетью южных железных дорог России. Вместе с тем он подчеркнул, что «многие жители империи далеко более Полтавской губернии нуждаются в проведении железнодорожных путей, а потому линии Ромны-Кременчуг едва ли может быть дано предпочтение перед многими другими» [1, л. 3]. При этом добавив, что «население Полтавской губернии не находится в таком затруднительном

положении, которое вызывало бы необходимость правительственного пособия в какой-либо форме» [1, л. 4 об.].

Несмотря на отсутствие поддержки в «верхах» полтавское губернское земство и дворянское собрание действовали по плану, намеченному Д.Г. Квиткой. По инициативе органов самоуправления был сформирован новый строительный комитет. На его заседаниях обсуждалась возможность постройки Ромны-Кременчугской железной дороги силами самого земства с правительственной гарантией строительного капитала. По мнению гласных полтавского ГЗС, выплачивая налоги в общегосударственный бюджет, Полтавская губерния уже принимает участие в правительственной гарантии строительного капитала 19 тыс. верст частных железных дорог Российской империи. Это указывает на обязанность правительства гарантировать строительный капитал Ромны-Кременчугской железной дороги.

К мысли о возможности существования земских железных дорог в России впервые пришли тверские земцы, обосновывавшие право земств сооружать и эксплуатировать железнодорожные пути сообщения. Они расширили сферу компетенции земских учреждений, прибегнув к вольной интерпретации второго пункта второй статьи земского положения 1864 г., где органам самоуправления предписывался контроль над местными путями сообщения. Расширительная трактовка закона давала возможность земским деятелям добиваться от правительства разрешения на учреждение железнодорожных акционерных компаний. Однако правительство не пошло на встречу пожеланиям земств, так и не сняв в законе препятствие в виде запрета органам местного самоуправления устанавливать собственную гарантию на строительный капитал железных дорог. На тот момент подобное решение могло быть оправдано тем, что выпуск и размещение облигаций и акций на фондовых рынках от имени земств и под их гарантию привело бы к снижению доходности правительственных ценных бумаг.

В распоряжении полтавского строительного комитета имелись результаты изысканий, проект и смета железной дороги Ромны-Кременчуг, выполненных по просьбе земства инженером Ададуриным. Эти работы проводились до появления Ландварово-Роменской и Харьковско-Николаевской железных дорог. В то время, справедливо полагая, что Ромны-Кременчугская железная дорога будет самостоятельной линией, Ададуринов заложил в проект большое количество подвижного состава и, как выяснилось впоследствии, чрезмерные расходы в смету по ее сооружению. После строительства вышеназванных железных дорог стало очевидно, что Ромны-Кременчугская железная дорога будет лишь питательной веткой и транзитной дорогой для прилежащих главных магистралей. Открылась возможность существенно снизить затраты на ее строительство и последующую эксплуатацию. Для определения стоимости линии между Ромнами и Кременчугом за основу взяли расчеты Сумской железной дороги.

Начиная с 1883 г., правительство приступило к проработке вопросов, связанных с постройкой Ромны-Кременчугской железной дороги. 5 июля 1883 г. Комитет министров поручил министру путей сообщений командировать инженеров для проведения проверочных изысканий от Ромен в направлении Миргорода и до города Кременчуга [6, л. 5]. В Полтавскую губернию была направлена правительственная комиссия по проведению необходимых работ во главе с инженером Риппасом. В комиссию вошли представители министерства путей сообщений, финансов, военного и государственного контролера, привлечены заинтересованные лица от полтавского губернского земства и уполномоченные от акционерного общества Либаво-Роменской железной дороги. Руководство изысканиями осуществлялось из г. Кременчуга. Комиссии поручалось определить наиболее рациональное направление линии между конечными пунктами [6, л. 5 об.].

Комиссии предстояло также выяснить финансовые условия, на основании которых правление частной Либаво-Роменской железной дороги планировало строить и эксплуатировать Ромны-Миргородский участок Кременчугской дороги. В обязанности правительственной комиссии входила также разработка и подготовка заключений о финансовой эффективности различных способов постройки Ромны-Кременчугской линии. В качестве отправного варианта рассматривалась постройка Ромны-Кременчугской железной дороги казной с последующим присоединением этой железной дороги к Харьковско-Николаевской магистрали [6, л. 6]. Идею строительства железной дороги от Кременчуга до города Ромен государством поддержало полтавское земство. 24 октября 1883 г. 19-е ГЗС поручило ГЗУ и уполномочен-

ным от земства во главе с Г.П. Галаганом ходатайствовать перед правительством о строительстве Ромны-Кременчугской железной дороги [6, л. 7].

В соответствии с положением Комитета министров от 18 мая 1885 г. Временному управлению казенных железных дорог поручалось начать постройку Ромны-Кременчугской железной дороги, примыкающей к Либаво-Роменской железной дороге на станции Ромны и к Харьковско-Николаевской на станции Кременчуг [7, с. 1]. Таким образом, был завершен кратчайший Черноморско-Балтийский железнодорожный транзит, способный реализовать как интересы экспортной торговли государства, так и местные хозяйственные нужды населения. Ромны-Кременчугская железная дорога ликвидировала обособленность Полтавской губернии, стимулировав процессы экономической модернизации в регионе.

Железные дороги сыграли ключевую роль в процессах экономической модернизации России, выступая стимулирующим фактором развития всех отраслей народного хозяйства. В условиях России с ее огромными расстояниями только железные дороги могли ускорить и удешевить перевозки, интенсифицировать торговлю, способствуя завершению формирования единого национального рынка с унифицированной системой цен и обменных механизмов. Заметный вклад в эту глобальную задачу вносило полтавское земство. Способствуя строительству новых железных дорог, оно создавало благоприятные условия для хлебной торговли не только в своем крае, но принимало участие в формировании общероссийского хлебного рынка. Выход местных органов самоуправления за узкие пределы прописанных законом обязанностей в сферу проектирования и сооружения железных дорог, их непосредственное участие в железнодорожном строительстве на территории не только своей губернии, но и за ее границами, является свидетельством о наличии у земских учреждений серьезного потенциала для самостоятельного решения сложных экономических задач.

Литература

1. Центральный государственный исторический архив Украины (ЦГИА Украины). – Ф. 1191 (Канцелярия временного Харьковского генерал-губернатора). – Оп. 5. – Д. 82. По докладу дворянина Лубенского уезда Д.Г. Квитки, сделанному полтавскому губернскому дворянскому собранию и губернскому земскому собранию о необходимости построить железную дорогу между городами Ромны и Кременчугом. – 53 лл.
2. Петров, Ф.Л. Органы самоуправления в системе самодержавной России: земство в 1864–1879 г. / Ф.Л. Петров // Великие реформы в России. 1856–1874. – М.: Изд-во Моск. ун-та, 1992. – 336 с.
3. Кислинский, Н.А. Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета министров: в 4-х т. / Н.А. Кислинский. – СПб.: Тип. ком-та министров, 1902. – Т. 2.
4. Свод законов Российской империи. – Санкт-Петербург: Тип. второго отделения С.Е.И.В.К., 1857. – Т. 9: Законы о состояниях. – 1857. – 477 с.
5. ЦГИА Украины. – Ф. 1475 (Галаганы – помещики Полтавской губернии). – Оп. 1. – Д. 851. Письмо графа К.Н. Ламздорф-Галаган от Д.К. Квитки, с просьбой оказать содействие в постройке Роменско-Кременчугской железной дороги. – 19 лл.
6. ЦГИА Украины. – Ф. 1475. – Оп. 1. – Д. 323. Письма Г.П. Галаган от губернских и уездных земских управ и ходатайство перед правительством о строительстве железной дороги Ромны-Кременчуг и другие вопросы. – 33 лл.
7. Ромны-Кременчугская железная дорога. Описание постройки (1885–1888).