

Ю. Коллара

Промисловість







86  
ХОВА КОМІСІЯ ШЛЯХІВ І ТРАНСПОРТУ ПРИ КУЛЬТУРНО - НАУКОВІМ  
ВИДАВНИЦТВІ УНО

---

Зкорм

Дипл. Інж. Юрій Коллард  
**ПРОМИСЛОВІСТЬ  
І ТРАНСПОРТ  
УКРАЇНИ** 0

Прага, 1943.



L. 111



06 10 34562 3 керт  
ФАХОВА КОМІСІЯ ШЛЯХІВ І ТРАНСПОРТУ ПРИ КУЛЬТУРНО-НАУКОВІМ  
ВИДАВНИЦТВІ У Н О  
=====

Для внутрішнього вжитку.

На правах рукопису

Дипл.Інж. Юрій Коллард

ПРОМИСЛОВІСТЬ І ТРАНСПОРТ  
У К Р А Ї Н И.

Львів. бібліотека  
АН УРСР

Прага, 1943



У9 (24в) 300

У9 (24в) 340

Львівська державна  
наукова бібліотека

№ 5844



## В С Т У П

Україна розміром своєї території й кількістю населення займає почесне місце між державами Європи.

Площа етнографічних земель України рівняється 988.000 км<sup>2</sup>, а кількість населення перевищує 55 мільйонів.

Протягом всієї своєї історії сини України лили кров, щоб захистити свою Батьківщину від ворогів. Тієї злої долі зазнала Україна через своє географічне положення яке наш славетний гетьман Іван Мазепа змалював у пісні „Ой, горе тій чайці-небозі, що вивела діток при битій дорозі", а другою причиною політичного нещастя України були ті багатства якими вона розпоряджає. То ж недаром її називають „житницею Європи". І все оте „нещастя України" полягає в її багатстві. Тому в пануванні над нею так зацікавлені сусідні народи. Дійсно, це одна з найбагатших країн світа, і не тільки через своє хліборобство, бо крім розвиненого хліборобства вона посідає величезні засоби природних багатств, дякуючи яким при „відповідних політичних умовах" може досягти високого рівня соціального й економічного розвитку. Наслідком політичної залежності від сусідів, що завжди стояли на перешкоді вільному розвитку всіх культурних і економічних сил нашого народу, Україна була позбавлена можливості розвинути всі свої потенційні засоби та спрямувати їх до гармонійної відбудови всіх ділянок народного господарства. Але не дивлячись на несприятливі умови, зовнішня торгівля України складала, наприклад, майже половину всієї зовнішньої торгівлі колишньої Російської Імперії.

Тіж самі географічні умови, що довгий час стояли на перешкоді створення Самостійної Української Держави, є в нашу добу дуже сприятливі для розвинення в ній високих хліборобських культур та скотарства, а поруч з тим і створення могутньої промисловости. Землі заселені українським народом знаходяться в полосі середньо-поміркованого клімату з родючою землею, з величезними родовищами природних багатств, із зручними водними шляхами, що ведуть до Чорного моря, та широкими степами, що сприяють розбудові залізничних і безрейкових комунікацій, що творять всі підстави для всебічного розвитку і поступу української нації. Особливість географічного положення України має великі вигоди для будучини України ще й в тому, що через неї безумовно проходить колись шлях із Західної Європи до Індії, що в великій мірі сприятиме піднесенню добробуту нашої країни. Положення України поміж Європою й Азією в старі часи здержувало її народно-господарський розвиток припливом різних кочовиків, що йшли через Україну до Європи „як через ворота" та руйнували тут народно-господарське життя, але це ж саме географічне положення України без природних кордонів на Заході і Сході сприяло розселенню української людности на південь і південний схід та захопленню великих земельних просторів аж до Каспійського моря. Пересічна кількість мешканців на етнографічних землях України на 1 кв.км досягає тепер середньо біля 65 мешканців, тоді як в інших західно-європейських країнах ця густота населення без порівняння більша (Бельгія – 271 мешк. на 1кв.км ). Тому Україна, не дивлячись на свій буйний приріст населення, має ще великі засоби для планового розселення, та при розвою промисловости ще довгі роки не буде потребувати шукати собі далеких колоній для приміщення свого приросту. Загальну кількість людности та розмір територій по головніших країнах світу подаємо в слідуючих двох таблицях ч.1 та 2.



ЗАГАЛЬНА КІЛЬКІСТЬ ЛЮДНОСТІ ТА РОЗМІР ТЕРИТОРІЇ  
ПО ГОЛОВНІШИХ КРАЇНАХ ТА СВІТОВИЙ ПІДСУМОК.

Таблиця 1.

| Країни                  | Довоєнні часи 1913 р. |                   |                               | Повоєнні часи 1926 р. |                   |                              |
|-------------------------|-----------------------|-------------------|-------------------------------|-----------------------|-------------------|------------------------------|
|                         | Площа в тис.км.       | Людність в тисяч. | Густота люднос-ти на 1 кв.км. | Площа в тис.км.       | Людність в тисяч. | Густота людности на 1 кв.км. |
| б.СРСР                  | 21.626                | 144.000           | 6,7                           | 21.070                | 145.906           | 7,0                          |
| Україна в тому числі    | 452                   | 28.015            | 62,3                          | 452                   | 29.019            | 64,6                         |
| Німеччина (без Австрії) | 541                   | 66.973            | 123,8                         | 471                   | 63.319            | 134,1                        |
| Англія з Ірлан.         | 314                   | 45.862            | 146,5                         | 314                   | 48.553            | 166,0                        |
| Франція                 | 536                   | 39.790            | 74,2                          | 551                   | 40.744            | 73,9                         |
| Італія                  | 287                   | 35.598            | 124,2                         | 310                   | 40.538            | 130,3                        |
| ЗДПА                    | 7.839                 | 96.512            | 12,3                          | 7.839                 | 116.257           | 14,8                         |
| Світов. підсумок        | 131226                | 1785955           | 13,6                          | 131226                | 1911910           | 14,6                         |

Таблиця 2.

| Країна                 | Довоєнні часи 1913 р.                    |                     |                    |                             |
|------------------------|------------------------------------------|---------------------|--------------------|-----------------------------|
|                        | Дата обчислення (-О-) або перепису (-П-) | Площа в тис. кв.км. | Людність в тисячах | Густота люднос. на 1 кв.км. |
| Європа                 |                                          | 10.134              | 467.862            | 46,2                        |
| б.СРСР (Європ. част.)  | О. 1. 1. 13                              | 5.173               | 143.115            | 27,7                        |
| б.СРСР (Азійсь. част.) |                                          | 16.453              | 29.736             | 1,8                         |
| Разом б.СРСР           |                                          | 21.626              | 172.851            | 8,0                         |
| В т.ч. Україна         | 1. 1. 14                                 | 451.6               | 28.015             | 62,3                        |
| Австрія                | О. 13.XII.13                             | 300                 | 29.193             | 97,3                        |
| Німеччина              | О. 30.VI.13                              | 541                 | 66.978             | 123,8                       |
| Разом                  |                                          | 841                 | 96.171             | 221,1                       |
| Франція                | О. 30.VI.13                              | 536                 | 39.790             | 74,2                        |
| Італія                 | О. 1. 1. 14                              | 287                 | 35.598             | 124,2                       |
| СДПА                   | П. 1 VI.13                               | 7.839               | 96.512             | 12,3                        |
| Канада                 | П. 31.XII.11                             | 9.834               | 7.207              | 0,7                         |



Таблиця 3.

| Країна                 | Повоєнні часи 1926 р.                    |                     |                    |                              |
|------------------------|------------------------------------------|---------------------|--------------------|------------------------------|
|                        | Дата обчислення (-О-) або перепису (-П-) | Площа в тис. кв.км. | Людність в тисячах | Густота людности на 1 кв км. |
| Європа                 |                                          | 10.134              | 478.766            | 47,2                         |
| б.СРСР (Європ.частина) | П. 26.XII.26                             | 4.679               | 115.508            | 24,7                         |
| б.СРСР (Азійськ.част.) | П. 27.XII.26                             | 16.391              | 30.398             | 1,9                          |
| Разом б.СРСР           |                                          | 21.070              | 145.906            | 7,0                          |
| В т.ч.Україна          | 16.XII.26                                | 451.6               | 29.019             | 64,6                         |
| Австрія                | О. 7.III.23                              | 84                  | 6.535              | 78,0                         |
| Німеччина              | О. 16.VI.25                              | 472                 | 63.319             | 134,1                        |
| Разом                  |                                          | 556                 | 69.854             | 212,1                        |
| Франція                | П. 7.III.26                              | 551                 | 40.744             | 73,9                         |
| Італія                 | О. 31.XII.25                             | 310                 | 40.538             | 130,8                        |
| СДПА                   | О. I. I. 26                              | 7.839               | 116.257            | 14,8                         |
| Канада                 | О. I.IV. 25                              | 9.834               | 9.364              | 1,0                          |

Советська статистика далі подає, що р.1929 на землях ССРСР було 31.194.976 душ українців, з котрих в межах УССР жило 30.363.547 душ, а р.1940, по приєднанні нових земель, українське населення в ССРСР на раховує 35,6 мільйонів душ. Після порівняльних статистичних даних, приймаючи на увагу річний приріст населення, та не вважаючи на пізніші неправдиві статистичні дані советської статистики, можна вважати, що на всіх етнографічних українських землях живе тепер українців 38,400.000 душ, що складає біля 70% від загального числа населення тих земель. Всього ж українців можна числити на світі 45 мільйонів душ.

Розподіл населення б.УССР по містах і селах на 1929 р.подаємо в слідуєчій таблиці.

Таблиця 4.

| Площа в кв.км. | Н а с е л е н н я   |           |            |
|----------------|---------------------|-----------|------------|
|                | сільське            | міське    | разом      |
| 451.584        | 24,410.080          | 5,953.467 | 30,363.547 |
|                | % у к р а ї н ц і в |           |            |
|                | 83,0%               | 32,5%     | 76,7%      |



## ГОЛОВНІ ГАЛУЗІ НАРОДНОГО ГОСПОДАРСТВА.

Україна в своїх етнографічних землях уявляє з себе не тільки зовсім самовистачальний господарський організм в цілості незалежний від окупації України сусідами, навпаки, завжди, наприклад, Москві залежало на матеріальних багатствах України, та свою господарську систему вона завжди будувала на господарських можливостях нашої країни. За економічно-статистичними даними, ще до вибуху світової війни малюнок господарського стану України під Москвою мав р.1913 такий вигляд.

Головнішими галузями народного господарства завжди були:

1. Сільське господарство, що розділяється в свою чергу на: а)хліборобство, б)плекання худоби та птиці, в)виноградництво, г)городництво, д)садівництво, е)риболовство, ж)бджільництво, з)гуральництво, і)виноварство.

2. Лісівництво і зв'язана з ним промисловість.

3. Гірничо-промисловість, що розділяється на добування: а)мінерального палива, б)соли, в)руди, г)каміння - вапна і т.п.

4. Металургійна промисловість: чавун, залізо, криця, вальцов.матеріал.

5. Фабрично-заводська промисловість: пукор, металеві вироби, скло, цемент, машини, будівництво кораблів, хемічні вироби та інше.

Нижчеуміщена таблиця ч.5. наочно малює кількісний стан деяких головніших галузей народного господарства України в останній час до всесвітньої війни та революції в б. Росії, коли ще життя в б.російській Імперії пробігало відносно нормальним порядком.

Таблиця ч.5. (1913 р.)

| Назва галузі                             | Загальний збір,<br>виріб, добуток,<br>або готівка | Місцевий спо-<br>житок                                             | Вільна реш-<br>та для вив. |
|------------------------------------------|---------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|----------------------------|
|                                          | В тисячах                                         |                                                                    | В тисячах                  |
| Збіжжя та інші<br>споживчі прод.         | 1,552.923 пудів                                   | 526.133 пудів                                                      | 826.740 пуд.               |
| Фураж                                    | 139.292 "                                         | 139.292 "                                                          | -                          |
| Тваринництво                             | 18.886 штук                                       | 16.974 штук                                                        | 1.912 штук                 |
| Виноградарство                           | 2.880 пудів                                       | 2.880 пудів                                                        | -                          |
| Лісівництво                              | 1.025 дес.                                        | Розробляється лісних мате-<br>ріалів на суму 45.285 тис.<br>рублів |                            |
| Виноварство                              | 1.980 від.                                        | 1.980 від.                                                         | -                          |
| Мінер.паливо                             | 1,013.688 пудів                                   | 772.547 пудів                                                      | 146.141 пуд                |
| Сіль                                     | 80.570 пудів                                      | 32.228 пудів                                                       | 48.342 "                   |
| Марганцева та за-<br>лізна руда          | 402.000 "                                         | 353.832 "                                                          | 48.168 "                   |
| Залізо, сталь, ча-<br>вун, прокат (мет.) | 224.176 "                                         | 85.671 "                                                           | 138.505 "                  |



Дані про зивіз головніших продуктів, уміщені в цій таблиці, як добуваючої та і обробляючої промисловості, доводять нам, що зовнішня торгівля до світової війни та революції займала в народньому господарстві України значне місце, в чому можна цілком перекоонатися з таблиці ч.6, де поміщена скількість вивозу й довозу продуктів через головні митниці на українській території.

Таблиця ч.6.(1913 р.)

| Назва митниці         | Вивіз         | Привіз<br>В тисячах | Загальний зворот<br>карбованців |
|-----------------------|---------------|---------------------|---------------------------------|
| Радзівилівська митн.  | 5.591         | 3.310               | 8.901                           |
| Волочиська рогатка    | 2.810         | 19                  | 2.829                           |
| Волочиська митн.      | 12.196        | 8.732               | 20.928                          |
| Гусятинський митн.п.  | 2.651         | 81                  | 2.732                           |
| Новосільська митн.    | 3.184         | 827                 | 4.011                           |
| Новосільська рогатка  | 3.222         | 217                 | 3.439                           |
| Одеська митниця       | <u>84.881</u> | 54.310              | 139.191                         |
| Миколаївська митн.    | <u>70.249</u> | 153                 | 70.402                          |
| Херсонська рогатка    | <u>22.094</u> | 3                   | 22.097                          |
| Джариманська рогат.   | 1.886         | -                   | 1.886                           |
| Харловська рогатка    | 3.013         | -                   | 3.013                           |
| Євпаторійська митн.   | 6.271         | 41                  | 6.312                           |
| Севастопільська митн. | 587           | 828                 | 1.415                           |
| Теодосійська митн.    | <u>16.869</u> | 15                  | 16.884                          |
| Керченська митниця    | 807           | 121                 | 728                             |
|                       | 236.111       | 68.657              | 304.768                         |

З цієї таблиці також видно, яке величезне значення для зовнішньої торгівлі України мали порти Чорного моря: Одеса, Миколаїв, Херсон та Теодосія.

Що торкається центральної Росії, то ці пункти для її привозу й вивозу відігравали незначну роль. Перед війною російська промисловість була скупчена при західних кордонах, а райони України (з північним Кавказом) тоді ще не брали поважної участі в промисловості Імперії. Тільки підчас війни, коли довіз палива з-за кордону припинився, була звернена увага на вугілля з України ("Донбас") та на південну нафту (північн.Кавказ). Тому поступ промисловості півдня пішов скорим темпом. Вже за світової війни постачання палива з Донбасу для Петербурзького району становило 47.7%, а по революції, не дивлячись на те, що Україна впродовж 4-ох років (1917-21) була тереном громадянської війни, р.1926 промисловість вугільна і рудна становила вже 30,7% промисловості всієї ССРСР, як то показано в слідуючій таблиці.

Таблиця ч.7 (1926 р.)

| У міліонах<br>карбованців | б. ССРСР | б. УССР | Крим | Півн. Кавказ | Разом   |
|---------------------------|----------|---------|------|--------------|---------|
|                           | 8.637,1  | 1.934,7 | 69,1 | 647,8        | 2.651,6 |
| у % до<br>б. ССРСР        | 100      | 22,4    | 0,8  | 7,5          | 30,7%   |



Не зважаючи на своє пізнє утворення, тісну залежність від Москви та різні політичні обставини, все ж промисловість України дуже скоро розвивається, як в головних галузях важкого промислу (кам'яно-вугільному, нафтовому та гірнометалургійному), так і в легкій промисловості (цукровій, млинарській, олійній та інш.). Вся сучасна індустрія Советського Союзу базується на вугіллі з нашого „Донбасу“, нафті з Кавказу та на хіжацькому використуванні всіх сирівців української промисловости. Після переведення геологічних дослідів родовищ України, хоч ці досліді були досі ще в обмежених розмірах, все ж можна судити о тих колосальних багатствах, що ховає Україна в своїх льохах, а саме:

#### 1. П а л и в н і   к о п а л ь н і.

- а) кам'яне і буре вугілля,
- б) торф
- в) нафта й природний газ
- г) природний вуглеводний газ.

#### 2. Р у д н і   к о п а л ь н і.

- а) родовища залізної руди,
- б) манганова руда,
- в) руди кольорових металів: мідь, цина, олого, золото, ртуть.

#### 3. Н е р у д н і   к о п а л ь н і.

графіт, бурштин, глина й каолін, піски й пісковики, кремінь, доломити, вапняки, крейда та мергель, фосфорити, гіпс, ангідрит, та целестин, глауберова та кухонна сіль.

Всі ці родовища руд і мінералів такої великої видатности, що буйний розвиток різноманітної промисловости в Україні вповні може бути забезпечений місцевими сирівцями.

#### 4. С і л ь с ь к е   г о с п о д а р с т в о та   л і с н и ц т в о.

##### Хліборобство.

У своїй сільсько-господарській продукції Україна займає одне з перших місць у світі, тому й назва „житниця Європи“ цілком оправда-на.

##### Лісництво.

Хоч Україна не належить до лісових країн, все ж і в цій галузі може бути не тільки самовистачальною, але й значну кількість дорогих пород дерева може експортувати за кордон.

#### ПРОМИСЛОВІ РАЙОНИ.

У своїй економіці Україна поділяється на такі промислові райони:

##### Д о н е ц ь к и й   б а с е й н („Д о н б а с“)

Вугільні копальні, чорна й почасти кольорова металургія, сільсько-господарське та транспортне будівництво й основна коксохімічна індустрія але в ССРСР в сучасний момент єсть центром збройного промислу. В цьому районі розвинулася важка промисловість: кам'янову-



гільна, металургійна й соляна.

1. Запаси вугілля досягають тут 90 мільярд тон.  
2. Виплава чавуна в Україні незвичайно зросла й річно досягає 11 мільйонів тон. Виплава сталі досягає річно 8,2 мільйонів тон. Виплава вальцового матеріалу річно 6,0 мільйонів тон.

3. Родовища кухонної соли невичерпальні, мільярди тон, видобуток соли досягає річно 18 мільйонів тон.

4. Кольорова металургія: цинк, скло та інше в значній кількості.

5. Основна хімічна промисловість: вогнетривалі глини, фосфоритові родовища, виріб сульфатової кислоти й суперфосфату.

Родовища вугілля розкинені по всьому цьому районі, а промислова індустрія в таких головніших центрах:

а) Макіївка (240 тисяч мешканців), великий металургійний осередок.

б) Луганське (213 тисяч мешканців), фабрика паротягобудівельна та труболиварська.

в) Горлівка (109.000 мешканців), хімічні й коксо-хімічні заводи та машинобудівництво.

г) Краматорська - машинобудівництво, високі (доменні) печі і мартеновські сталеварні печі.

д) Слов'янське - механічні, хімічні й фарфорові заводи та добування соли.

е) Константинівка - виробництво цинку, скла.

ж) Юзівка (462.000 мешканців). Великий металургійний осередок, виріб панц.дошок та гармат, широко розвинена хімічна промисловість.

з) Маріупіль (220.000 мешканців), найближча (до "Донбасу") пристань на Озівському морі, зв'язана з ним прямим залізничним шляхом, індустрія металургійна і коксо-хімічна, збройні та військово-хімічні фабрики, виріб автомобілів та літаків, рейко-руро-прокатні заводи та інш.

і) Ізюм - паротяго-ремонтна фабрика.

к) Дружківка - завод на устаткування залізниць та інш.

л) Бердянське - заводи на гармати на набої, елеватори та шпіхлері.

м) Микитівка - поклади живого срібла (ртуті) єдині в цілому СРСР.

## К а м і н н о - в у г і л ь н а   і   м е т а л у р - г і ї н а   п р о м и с л о в і с ь т ь .

По видобутку вугілля й могутності металургійної промисловості "Донбас", а з ним Україна займають т р е т ь е місце в Європі, а ч е т в е р т е місце в світі після: Півн.Америки, Англії й Німеччини.

Ще перед війною багатства "Донбасу" притягали сюди великі закордонні капітали і видобуток вугілля зростав з незвичайною швидкістю. В порівнянні з іншими районами кол. Росії цей зріст можна бачити з слідуочної таблиці ч.8.



Таблиця ч.8.

В мільйонах тон і % до видоб.вугілля в кол.Росії.

| Роки | „Донбас“ |      | Домбровський район |      | Урал    |     | Підмосковський район |      |
|------|----------|------|--------------------|------|---------|-----|----------------------|------|
|      | Міл.тон  | %    | Міл.тон            | %    | Міл.тон | %   | Міл.тон              | %    |
| 1874 | 1,7      | 43,5 | 1,7                | 43,5 | 0,1     | 2,5 | 0,4                  | 10,3 |
| 1894 | 4,9      | 55,7 | 3,4                | 38,6 | 0,3     | 3,4 | 0,2                  | 2,3  |
| 1904 | 13,3     | 70,7 | 4,8                | 25,5 | 0,5     | 2,6 | 0,2                  | 1,2  |
| 1914 | 28,1     | 83,3 | 3,9                | 11,5 | 1,4     | 3,1 | 0,3                  | 2,1  |

На передодні світової війни „Донбас“ зробився основною базою вугільної промисловости в кол.Російській Імперії. Тоді як у других районах спостерігався постійний упадок видобутку вугілля, в Донецькому басейні продукція видобутку вугілля постійно зростає, і вже перед самою війною досягає 4/5 видобутку твердого палива в цілій Росії.

По світовій війні і особливо революції „Донбас“ став відігравати для всього СССР найголовнішу роль в продукції вугілля, бо довіз його з-за кордону (для потреб одного з найбільших районів Росії – Північно-Західного) – зовсім припинився, тому Росія мусіла задовольняти свою потребу в паливі виключно з Донецького басейну.

Розвиток вугільної промисловости в Україні по світовій війні і революції щодо кількості, – в відсотках до видобутку вугілля в цілому СССР показує нижча таблиця ч.9.

Таблиця ч.9.

| Рік  | Продукція в міл.тон | % продукц.до цілого СССР |
|------|---------------------|--------------------------|
| 1913 | 23,5                | 85,0                     |
| 1914 | 28,1                | 83,3                     |
| 1928 | 29,4                | 76,7                     |
| 1931 | 36,3                | 71,7                     |
| 1932 | 44,9                | 69,3                     |
| 1933 | 50,8                | 66,8                     |
| 1934 | 54,4                | 64,0                     |
| 1935 | 61,4                | 62,5                     |

З цієї таблиці видно, що загальна кількість видобутого вугілля річно зростає, але також з неї бачимо, що у відсотковому відношенні до цілого СССР кількість видобутого річно вугілля відстає; це вже залежало від загальної політики Москви відносно України взагалі про що будемо говорити пізніше.

Р.1935 копальні вугілля почали механізуватися. Р.1937 було видобуто вугілля в Україні 81,500.000 тон. Вугілля „Донбасу“ визначається великою тепловою енергією, а також значним відсотком коксувальних родів та антрациту. При нормальних умовах видобуток його безумовно зростає з великою швидкістю. Поруч з тим зростає й продукція випалювання коксу. Зріст випалювання коксу в Донбасі в порівнянні з продукцією коксу в інших районах б.Росії можна бачити із слідуючих даних:



Таблиця ч.10.

| В тис.тон                        | 1913           | 1928 | 1929 | 1932 | 1933 | 1934          | %   |
|----------------------------------|----------------|------|------|------|------|---------------|-----|
| УССР                             | Імп.           | 3927 | 4757 | 6847 | 8066 | 10480         | 77% |
| Крим                             | Росія<br>4.443 | -    | 44   | 454  | 477  | 521           |     |
| Урал                             | -              | -    | -    | 464  | 805  | 1585          |     |
| Кузбас<br>(Кузнецький<br>басейн) | -              | 772  | 185  | 622  | 869  | 1627<br>14213 |     |

З того бачимо, що 77% всього коксу, що продукується в ССРС, саме випадає в Україні. Р.1935 випродуковано коксу в Україні 12,1 міл. тон.

Бензоїна і буровугільна промисловість ще мало розвинені.

Таблиця ч.11.

Видобуток бурого вугілля й торфу в б.УССР  
(в тис.тон.)

| Роди палива  | 1929  | 1930  | 1931    | 1932  | 1933  | 1934  | 1935  |
|--------------|-------|-------|---------|-------|-------|-------|-------|
| Буре вугілля | -     | -     | 38,2    | 80,6  | 103,6 | 184,7 | 241,8 |
| Торф         | 111,5 | 340,3 | 1,044,3 | 900,7 | 685,5 | 903,3 | 916,1 |

Таблиця ч.12.

Видобуток бурого вугілля й торфу по областях.

| Роди палива | Роки | Видобуто тис. тон |                        |                     |                      |                           |              | Разом |
|-------------|------|-------------------|------------------------|---------------------|----------------------|---------------------------|--------------|-------|
|             |      | Київсь-<br>ка     | Черні-<br>гів-<br>ська | Він-<br>ниць-<br>ка | Хар-<br>ків-<br>ська | Кате-<br>рино-<br>славсь. | Одесь-<br>ка |       |
| Буре вуг.   | 1933 | 55,9              | -                      | -                   | -                    | 35,3                      | 9,6          | 100,8 |
|             | 1934 | 104,7             | -                      | -                   | -                    | 39,2                      | 40,8         | 184,7 |
| Торф        | 1933 | 311,5             | 100,4                  | 64,2                | 42,7                 | -                         | -            | 518,8 |
|             | 1934 | 502,1             | 200,7                  | 98,6                | 102,3                | -                         | -            | 903,7 |

### Ч о р н а м е т а л у р г і я.

Чорна металургія України постачала б.Росії і ССРС чорний метал. Її завданням завжди було давати ушляхетнені сирівці для створення якісного виробництва в московських районах, і на сході, бо ж Україна була дотепер тільки колонією для метрополії - Росії.

Продукція чавуна, сталі, вальцьованого матеріалу, як ще перед війною (1913 р.), так і по війні і в дальших роках по революції (1934 р.) значно перевищала ті виробництва, як в б.Росії, так і в ССРС, що зазначено в таблиці ч.13.



Таблиця ч.13.

| 1913 в % до всієї б.Імперії |                           |            | 1934 в.р. % до СССР       |                          |
|-----------------------------|---------------------------|------------|---------------------------|--------------------------|
| Район                       | Сталь                     | Вальц.мат. | Сталь                     | Вальц.мат.               |
| Україна                     | 64,1%<br>(27.126 тис.тон) | 65,8       | 54,2%<br>(52.301 тис.тон) | 59,8<br>(29.335 тис.тон) |
| Схід                        | 21,4%                     | 19,1       | 25,7%                     | 21,0%                    |
| Центр                       | 14,5%                     | 15,1%      | 20,1%                     | 19,2%                    |
| Разом                       | 100%                      | 100%       | 100%                      | 100%                     |

Таблиця ч.13 а.

| 1913 р. в % к. Росії |                           | 1934 р. в % к. СССР       |
|----------------------|---------------------------|---------------------------|
| Район                | Чавун                     | Чавун                     |
| Україна              | 67,3%<br>(28.350 тис.тон) | 64,6%<br>(67.177 тис.тон) |
| Урал                 | 19,9%                     | 30,8%                     |
| Царство Польське     | 9,3%                      | -                         |
| Центр                | 3,3%                      | 4,6%                      |
| Інші райони          | 0,2%                      |                           |
| Разом                | 100%                      | 100%                      |

Таблиця ч.14.

Виробництво чавуна, сталі й вальц.матер. в УССР (в тис.тон).

| Показники  | 1913 | 1924/28 | 1932 | 1933 | 1934 | 1935 | 1936      |
|------------|------|---------|------|------|------|------|-----------|
| Чавун      | 2876 | 2361    | 3911 | 4302 | 6335 | 7623 | 10 міл.т. |
| Сталь      | 2730 | 2409    | 3128 | 3387 | 4589 | 6012 | 8,2 " "   |
| Вальц.мат. | 2310 | 1978    | 2426 | 2618 | 3649 | 4574 | 6,0 " "   |

Таблиця ч.15.

Продукція залізного сирінцю щодо всього СССР в % в ост.роках.

| Матеріал        | 1937  | 1940  |
|-----------------|-------|-------|
| Чавун           | 58,1% | 61,6% |
| Сталь           | 55,8% | 47,3% |
| Вальцове залізо | 52,3% | 47,8% |

Залізо й сталь є основою всього будівничого промислу та головно півсировинного (при обробляючій промисловості). Виробом сталі за останні роки Німеччина випередила в значній мірі всі європейські держави. В військовий же час одним з рішучих чинників вигри війни є більша чи менша кількість до диспозиції військового зброєння — саме с т а л і. Організація виробу мусить так переводитись, щоб



ця промисловість була вповні забезпечена залізною рудою та вугіллям / власне коксом, що при виробі чавуна є необхідний /. На поміч добрій якості сталі мусить стати і промисловість вогнетривалих матеріалів. При вироблюванні сталі кількість виробу має йти поруч з якістю його, чого тепер в Україні бракує.

Кількість виробленої сталі р. 1936 показує наступна таблиця в мільйонах тон річно по головних європейських країнах.

Таблиця ч. 16.

| Німеччина | СССР | Англія | Франція | Бельгія та<br>Люксембург | Італія |
|-----------|------|--------|---------|--------------------------|--------|
| 23,5      | 18,0 | 10,6   | 6,7     | 5,5                      | 2,2    |
| УССР-58%  |      |        |         |                          |        |

## Добування соли.

В Донецькому басейні провадиться добування соли:

Кам'яної -- Бахмутський район. Потужність Бахмутського району ані перед світовою війною, ані в ССРСР не використовувалася і на половину, бо коли, напр., р. 1914 там було добуто 1 міль. тон, то в пізніші роки одержувалось там тільки 450 тис. тон.

Виварної -- Слов'янське ( 125.000 тон разом з Бахмутом ).

Третій рід добування соли самосадної провадиться в Криму / 350 тис. тон / і біля Одеси / 30 тис. тон /.

Кам'яна сіль добувається в значній кількості ще в Карпатській Україні / Сомотвинські Копальні /. Кількість видобутку соли в Україні та в 1/4 видобутку її до всієї б. Росії перед світовою війною в б. Імперії і по революції в ССРСР бачимо з таблиці ч. 17.

Таблиця ч. 17.

| Роки | Україна       | Ціла б. Імп. або ССРСР | 1/4 до видобутку в цілому |
|------|---------------|------------------------|---------------------------|
|      | В тисячах тон |                        |                           |
| 1914 | 965,0         | 1.758,0                | 54,8                      |
| 1934 | 1593,0        | 3.662,0                | 43,5                      |
| 1936 | 1800,0        |                        |                           |

## Машинобудівництво.

Машинобудівельна промисловість має всі дані для ширшого розвитку в цілому районі / "Донбас"/, бо вона цілком забезпечена місцевими сировинами, але ця промисловість стримувалась, бо центральний московський уряд / як б. Росії, так і ССРСР / не брав під увагу потреб народного господарства України, а все було спрямоване на одержання піввиробу для машинобудівництва північної метрополії.

З більших машинобудівельних осередків можна тут відзначити Луганське з паротягобудівельною фабрикою, що за планом мала б постачати 40% паротягів в ССРСР., Краматорська фабрика на важке машинобудівництво на 150 тис. тон річно, та зокрема 40 тис. вальців варстатів річ-



но. В Луганському запроєктовано збудувати фабрику шруболіварську на 32.000 тон шруб; але планування в ССРСР значно розходиться з дійсністю. Головна увага тепер в ССРСР звернена на розвій збройного промислу.

### П р и д н і п р о в с ь к и й р а й о н

Металургія, залізно-манганова руда та алюміній, хемічно-електрич на промисловість, важке транспортне машинобудівництво.

Промислові центри цього району:

1) Олександрівське /290.000 мешк./ - великий металургійний завод, виробляє 1.200 тис. тон чавуну і 2,600 тис. тон сталі.

2) Кривий Ріг /198.000 мешк./ - виробляє 1.300 тис. тон чавуну, 2.700 тис. тон сталі. Залізно-рудна промисловість.

3) Никопіль - великий рудний завод, промисловість манганово-рудна.

4) Новомосковське - бляшаний завод.

5) Катеринослав /Дніпропетровське/ 500.000 мешканців/ - чавунно-ливарний та рейко-вальцювний завод, суднобудівельна фабрика та воєнно-будівельний завод.

6) Панютине - фабрика на вантажні вагони.

В цьому районі розкидані різні менші фабрики та заводи ферростопів, алюмінія й магнія, фабрики дроту, хемічні трести, азото-топцевий комбінат і т.п.

Завдяки збудованню "Дніпрельстану" повстали дуже сприятливі умови дальшого використання басейну Дніпра. "Проблема Великого Дніпра" - це питання будучого технічно-господарського розвитку Придніпровського району.

### А. Залізна й манганова руда та алюміній.

1. Родовища залізної руди розкинені по всіх українських землях, але технічне розроблення цієї руди зосереджується в Кривому Розі та Керчі. Ще до світової війни тут були технічно устатковані підприємства та постачали 75% з усеї кількості, що добувалася в б. Російській Імперії. Те ж саме продовжується і в ССРСР. Запаси залізної руди в Україні вимірюється на 20 мільярд тон.

Розвиток видобутку залізної руди в Україні до революції та по революції в порівнянні з видобутком цієї руди в б. Росії можна бачити з таблиці ч. 18.

Таблиця ч. 18.

Кількість в тис. тон та % до видобутку у всій б. Росії.

Кривий Ріг з Керчу.

| 1905 рік<br>тис. т. рік | 1906 рік<br>тис. т. рік | 1913 рік<br>тис. т. рік | 1923 рік<br>тис. т. рік | 1933 рік<br>тис. т. рік | 1935 рік<br>тис. т. рік |
|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|-------------------------|
| 2781,7 70,3             | 3973,4 72,3             | 6355 75,3               | 169,0 40,8              | 9273,7 63,7             | 16549 61,9              |

Р. 1940 було добуто 17.000.000 тон.

Видобуток залізної руди в Україні з а 1937 рік досягає 21.000.000 тон, що рівняється 56,9% всього видобутку в ССРСР.

Р. 1940 цієї руди видобулося в Україні в % щодо всього ССРСР 75,3 %; манганової руди 34,9%, що майже дорівнювалося в %-му відношенню



двоєнному видобуткові.

В цій промисловості Україна займає третє місце в світі і друге в Європі (Франція, СДПА).

Промисловість манганорудна скупчується в Никопільському районі.

По кількості й якості видобуваної тут руди Україна займає перше місце в світі. Запаси манганової руди в Україні вимірюються на 1/2 мільярда тон, а річний видобуток досягав р.1935 понад 1 міль.тон, що давало в  $\frac{1}{4}$  - 43,5% видобутку всього ССРСР. Крім Никопільського району манганова руда ще добувається на Поділлі (Хощеватка) та на Північному Кавказі (станція Лабінська).

Манганова руда є продуктом вивозу, тому влада ССРСР в "ударному порядку" збільшила добуток цієї руди на стільки, що він в Україні тепер становить 71,6% всього її видобутку в ССРСР. Продукція мангану в Україні рівняється 50% всесвітнього його добутку.

Виріб алюмінію (Дніпровський комбінат) перевищує продукцію цього металу у Франції та Німеччині. За пляном більшовицької влади на 1941 р. Дніпровський комбінат мав давати річно алюмінію 40.000 тон. В  $\frac{1}{4}$ -му відношенні виріб алюмінію в Україні значно перевищує його продукцію в цілому ССРСР.

#### Б. Хемічно-електрична промисловість.

Основна хемічна промисловість провадиться тут в різних місцях і складається з виробництва: кислот, лугів, соди та штучних огноень. Ця промисловість у нас в Україні навмисне гальмується в користь Москви, хоч має всі дані на буйний розвиток.

При більшовицькій владі був збудований на Дніпрі т.зв. "Дніпрельстан" біля Дніпропетрівського (Катеринослава). Загальний виріб електроенергії "Дніпрельстану" (1932 р) рівняється 1/2 міль.кіловатів за годину, а при дальшому форсуванні може досягти колосальних розмірів, який буде числитися мільярдами кіловатів та безумовно спричиниться до колосального розвитку всякої промисловости в цьому районі.

"Проблема Великого Дніпра" - це річ недалекої будучини.

#### В. Машинобудівництво.

Відносно цієї промисловости в даному районі можна сказати те саме, що і до "Донбасу". Продукція металургії взагалі в Україні становила тепер тільки 20,5% цієї промисловости ССРСР. Фактично тут продукувались тільки грубі вироби, а "якісні вироби" одержувались із сучасної метрополії Московщини, при чому якість їх дуже низька, а ціни високі.

#### Харківський район.

Велика індустріальна промисловість: машинобудівництво транспортне, сільсько-господарське, електро-технічне та точне, цукрова промисловість та хемічні вироби. Виріб паротягів в цьому районі покриває половину виробу у всьому б. ССРСР. Великі електричні зарядження.



Індустріальні центри:

- 1/ Харків (:833.500 мешк.): – найбільший промисловий район:  
 а) тракторний завод – виробнича потужність річно 40.000 тракторів;  
 б) турбінний завод – річно 1,500.000 квт.  
 в) вагоно-будівничо-ремонтний завод – 4.000 пасаж.вагонів річно.  
 г) паротягобудівельний завод з великою продукцією.  
 д) фабрика висячих доріг, річна продукція з 35 міл.карбованців.  
 е) дві фабрики на шліфувальні і свердлильні варстати з річною продукцією 4.500 варст. завод сільсько-господарських машин.
- 2/ Суми – хемічне фабрика на потужність 56 міл.карбованців.

А/ Промисловість машинобудівництва та металобробна для свого розвитку дуже сприятливі обставини, бо ця промисловість чорним металем, паливом і механічною енергією цілковито забезпечені; також для споживання продуктів виробництва має свій власний домашній ринок. Ця промисловість мала би забезпечити та обслужити залізничний транспорт, річне і морське суднобудівництво, постачати сільсько-господарські машини для всієї України, тому має всі дані для буйного розвитку, але до війни металобробна й машинобудівельна промисловість була на початку свого розвитку й завданням її було постачати півпродукти для металобробки й машинобудівництва центральної Росії, а також влада СРСР ігнорувала натуральні потреби народного господарства України, а залишала і на далі Україну залежною в цьому відношенні від московських районів. Тому промисловість тут розвивалася дуже поволі в порівнянні з подібнокж промисловістю в центральних районах СРСР. Поступ продукції металобробки в Україні і в СРСР бачимо з таблиці ч.18:

Таблиця ч.18.

| Вартість машинобуд. продукції в міл.карб. |         |      |         |      |          |      |
|-------------------------------------------|---------|------|---------|------|----------|------|
| Роки                                      | 1927    | 1928 | 1932    | 1933 | 1937     | 1938 |
| Україна                                   | 730,2   | 26,6 | 1.756,9 | 28,6 | 3.020,0  | 22,1 |
| б.СРСР                                    | 2.014,3 | 63,4 | 5.700,5 | 76,4 | 10.138,5 | 77,9 |

З цієї таблиці видно, що коли машинобробна продукція в цілому СРСР поважно збільшується, в Україні в 1/4-му відношенні до СРСР відповідно зменшується.

Б/ Те саме можна сказати й про хемічну промисловість.

В/ Сільсько-господарська промисловість, тютюн, вовна, а зокрема цукрова промисловість має в Харківському районі свої значні осередки. Засів цукрового буряка й цукроварні цього району в цукровій промисловості всієї України відіграють значну роль разом з районами Київським та Одеським.

Київський район.

Легка індустрія, річне суднобудівництво, легкі паротяги і взагалі металоброблення, цукрова, харчова і шкіряна промисловість.

- 1/ Київ (:846.000 мешк.):.

а) Суднобудівельна фабрика з потужністю річно 70 буксирних і вантажно-пасажирських кораблів, 200 парових машин та 450 паровиків.



б) Фабрика автоматичних варстатів з річною продукцією 2.000 варстатів і т.п.

А/ Цукрова промисловість в тому районі, як і в районі Харківському, проводилася до світової війни в широких розмірах. Цукровій промисловості сприяли в Україні кліматичні та ґрунтові умови, що спричинилися до урожаїв буряка, а також близький „Донбас“ постачав дешеве мінеральне паливо для цукроварень. Стан бурякової продукції в Україні і в б. Росії бачимо із слідуючої таблиці з асівної площі в гектарах:

Таблиця ч.19.

| Роки               | 1914   | 11    | 1922   | 11    | 1927   | 11    | 1932     | 11    | 1935     | 11    |
|--------------------|--------|-------|--------|-------|--------|-------|----------|-------|----------|-------|
| Україна            | 576395 | 81,4  | 170881 | 77,6  | 563400 | 75,6  | 1,114500 | 64,7  | 866700   | 69,4  |
| б. Росія або ССРСР | 708097 | 100,0 | 223090 | 100,0 | 758500 | 100,0 | 1,844400 | 100,0 | 1,248500 | 100,0 |

З цієї таблиці ми бачимо, що засівна площа буряка по революції дуже змаліла, від 1927 року стала підійматися, але ж в 11 відношенні до всієї ССРСР вона все відставала. Знову зачала збільшуватись вже від 1935 року.

Таблиця ч.20.

Основні показники праці цукро-піскової промисловости УССР.

| Роки    | Скількисть дійсних заводів. | Всього перероблено буряка (міл. центів). | Добова перерізка одним заводом (тис.цент.) | Одержано цукру всіма заводами (міл. центів) | Вихід цукру у 11 до ваги буряка |
|---------|-----------------------------|------------------------------------------|--------------------------------------------|---------------------------------------------|---------------------------------|
| 1914/15 | 196                         | 100,14                                   | 5,74                                       | 14,08                                       | 14,06%                          |
| 1920/21 | 156                         | 9,53                                     | 2,87                                       | 0,77                                        | 11,75%                          |
| 1925/26 | 120                         | 66,06                                    | 6,03                                       | 8,83                                        | 13,36%                          |
| 1930/31 | 148                         | 106,21                                   | 6,31                                       | 14,63                                       | 13,77                           |
| 1933/34 | 146                         | 55,36                                    | 5,54                                       | 7,65                                        | 13,82%                          |
| 1934/35 | 146                         | 69,70                                    | 6,59                                       | 9,76                                        | 14,00%                          |
| 1935/36 | -                           | 98,33                                    | 7,00                                       | 15,51                                       | 15,92%                          |

Перед початком світової війни було в Україні 196 цукроварень, з котрих в київському районі було 74, на Поділлі 52, на Волині 15, на Чернігівщині 11, на Харківщині 27, на Полтавщині 11, на Херсонщині 2, в Бесарабії 1.

Виробництво цукру на 1935 рік подано в слідуючій таблиці в 11 до всієї ССРСР.



Таблиця ч.21.

| В тонах     | Україна   | СССР      | Україна в 1914<br>до всього СССР: |
|-------------|-----------|-----------|-----------------------------------|
| Цукор пісок | 1,049.000 | 1,398.700 | 75,3%                             |
| " рафінад   | 459.258   | 579.226   | 79,2%                             |
|             | 1,508.258 | 1,977.926 | 76,6%                             |

За статистичними даними Г а л и ч и н а випродукувала в той час 18.800 тон цукру. Цукрова промисловість України взагалі займає друге місце в світі після Німеччини. Ця промисловість в Україні має всі дані для якнайширшого розвитку в ближчій будучині.

Б/ Харчова і шкіряна промисловість в цім районі також широко розвинена.

В/ Легка індустрія метальобробна та річне суднобудівництво не виявляє в цьому районі значного поступу.

#### О д е с ь к и й   р а й о н   з   К р и м о м .

Транспортне та корабельне будівництво, сільсько-господарське будівництво, цукрова промисловість, продукція самоосадної соли, шкіряна, виноділля, харчова, тютюнова та хемічна промисловість, текстильний промисл та вироби будівельних матеріалів (цегла, цемент).

а) Одеса (:604.000 мешк. :) Фабрика сільсько-господарських машин, що продукує сільсько-господарські машини для всього б. СССР, навіть відсилає свої вироби в значній кількості до Балтійських держав. Фабрика летунських моторів. Йодова продукція.

б) Миколаїв (:167.000 мешк. :) Бердянськ. Суднобудівельні заводи, будується річно 6 великих нафтовозів.

в) Херсон (:75.000 мешк. :) Фабрика сільсько-господарських машин.

г) Севастопіль (:150.000 мешк. :). Морське суднобудівництво, тепер проектується суднобудівельна фабрика на 12 вантажових кораблів річно.

А/ Самоосадна сіль добувається біля Одеси, Таврії і в Криму. Середній видобуток самоосадної соли за часів Імперії (:1900-1914:) виносив біля 400.000 тон, при чому на Таврію з Кримом припадало 89% видобутку всієї соли. З давніх часів українське населення задовольняло свою потребу соли саме цією самоосадною сіллю, за якою їздили ще наші чумаки "у Крим по сіль". Ця сіль складала до війни 40,5% видобутку всієї соли в Україні. По революції видобуток інших родів соли: кам'яної та зварної значно випередив в процентовому відношенні видобуток соли самоосадної.

Б/ Харчова й шкіряна промисловість розвинена тут, як і в Київському та Харківському районі, теж в широких розмірах.

В/ Інші роди промисловости розкинені по всьому районі і разом дають досить значну кількість виробів.



34562

Північно-Кавказький район та  
Озівсько-Чорноморський  
край.

Машинобудівельна промисловість, нафтова й вугільна, цементова, цегляна та дахівляна, тютюнова й олійна.

Центри цього району:

Ростов (510.000 мешк.) машинобудівництво. Тут зосереджується 4/5 всього машинобудівництва цього району: паротяги, мідне й чавунне відливання, тиріб машин і їх частин для різних підприємств.

Таганріг (189.000 мешк.) будова паровиків високого тиснення та інші машинобудівництва та металооброблення, заводи свічок, шкіряні, тютюнові та харчові (макарони).

Новоросійськ - цементова промисловість та інші. Інші більші центри: Катеринодар (203.000 мешк.), Новочеркаськ, Армавір, Туапсе, Аксаї та інші.

Керч - фабрики цементу, фабрики зброї, літаків, корабельні верстати, хемічна промисловість та інші.

Грозний, Майкоп - родовища нафти.

В цьому районі зосереджується:

1/ Велике машинобудівництво. Від 1932 р. будується паротягова фабрика в Новоросійську з річною продукцією 400 промислових і 80 вузькоколіїних паротягів, фабрика сільсько-господарських машин в Ростові з річною вартістю виробів у 201 міл.карбованців, від дереволуційних часів існує сільсько-господарська фабрика в Аксаї. Інше будівництво та металооброблення цього району дає продукцію в 59,9 міл.карбованців річно. Загальне металеве виробництво в цьому районі оцінюється на 4,191 міл.карбованців.

2/ Транспортна промисловість в різних центрах цього району.

3/ Родовища нафти. Добування нафти в значній кількості провадиться коло Грозного та Майкопу.

Не дивлячись на примітивні способи добування нафти, район Грозного і Майкопу визначався до світової війни такими цифрами річного добування нафти в тонах:

Таблиця ч.22.

| Роки    | 1908    | 1912      | 1914      |
|---------|---------|-----------|-----------|
| Грозний | 380.000 | 1,090.000 | 1,710.000 |
| Майкоп  | -       | 150.000   | 40.000    |

Нафта була совітській владі дуже потрібна, як продукт сирівців для закордону, тому ця промисловість була підтримувана й її динаміку показує таблиця 23.

Львів. Бібліотечна  
АН УРСР

Львівська державна  
наукова бібліотека  
5844



Таблиця ч. 23.  
/ в тисячах тон /

| Роки    | 1922  | 1924  | 1928  | 1930  | 1934  |
|---------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Грозний | 1.500 | 2.020 | 4.440 | 8.070 | 3.520 |
| Майкоп  | 50    | 80    | 160   | 1.010 | 1.160 |

Р. 1937 добування нафти в північно-кавказькому районі піднялася, а саме ( в тисячах тон ): Грозний - 9.750, Майкоп - 1.800; разом - 11.550 тон, що складало 24,6% всієї нафти, що добувалася в ССРС./Баку давало 64,0%, інші райони - 15,4%.

По 1930 році видобуток в цьому районі знижується, бо сов. влада кинулася на видобування нафти хижачьким способом до Азербайджану / Баку /. Видобуток нафти в Баку зразу незвичайно підскочив:

|                           |                |
|---------------------------|----------------|
| Р. 1928 було добуто тут : | 8,680.000 тон. |
| вже 1930 " " "            | 12,640.000 "   |
| 1937 " " "                | 29,950.000 "   |

Геологічні дослідження встановили, що в Україні крім головних нафтових районів , де вже продукція нафти проводиться, цей сирівець виявляється в різних місцях на українських землях; так нафту знайшли біля Одеси, Ромен, далі в Лубенському повіті, в Галичині крім Бориславського району, на Закарпатській землі і т.п. Осередком нафтоперероблення мусіли б стати "Донбас" та Катеринослав з транспортами сировини трубопроводом і залізницями, а потім Одеса з транспортом сирівців водою з Туансе та Новоросійська.

### 3. Промисловість цементова й вогнетривалих виробів.

Цементова промисловість існувала в Україні перед війною в скромних розмірах, але північний Кавказ / Новоросійське і ст. Тунельни / постачав тоді 30% виробництва всієї Імперії, при чому Новоросійський цемент був високої якості і успішно конкурував з портландським цементом / з цього ставилися англійцями укріплення на Гібральтарі в 80-х роках минулого століття /. Продуктами виробництва цих галізей в першій мірі задовольнялися потреби імперії, з цементом і закордонний експорт.

Таблиця ч. 24.

Продукція цементу в тис. тон та % до б. Росії.

| Країна                   | 1914    | 1928    | 1931    | 1934    | 1937    |
|--------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|
| б. Рос. Імперія          | 3.055,7 | -       | -       | -       | -       |
| Україна з півн. Кавказом | 916,7   | 840,2   | 1.501,2 | 1.475,2 | 2.527,0 |
| СССР                     | -       | 1.851,1 | 3.336,2 | 3.532,8 | 7.644,4 |
|                          | 30%     | 45,4%   | 45%     | 41,8%   | 34,7%   |

Не дивлячись на абсолютне збільшення цього виробництва в Україні, все зменшується його відсоткова вага щодо цілого ССРС, бо коштом України центральна влада розбудовує цю промисловість в центральних московських районах.



## Б о р и с л а в с ь к и й   р а й о н .

Концентрує нафтову промисловість в Зах. Україні.

Центри: Борислав та Дрогобич.

Тут добувається річно до 600.000 тон.

Щодо нафтової промисловости Україна (з Півн.Кавказом і Галичиною) займає ш о с т е м і с ц е в світі. Після нафтових досліджень наше Карпатське підгір'я представляє цілий нафтовий терен, де нафта має виходи вздовж всього підніжжя Карпатських гір. Цей терен обмежується з півн. сходу лінією: Коломия-Станіславів-Калуш-Стрий-Дрогобич-Самбір-Перемишль, а з південного заходу Карпатським узгір'ям. Центри: Борислав, Тустановичі-Мразниця, Східниця, Урич і Опака.

Найглибший нафтовий шиб знаходиться в Бориславі, це шиб І, копальні Зіггарда, глибиною 1817 м. Він дає 27 тон ропи на добу, 15 м<sup>3</sup> газу на минуту. Найвищої якості ропа в басейні Надвірнянським, а саме в селі Бишкові.

Крім того в цьому районі: Дрогобич-Станіславів провадиться здобич продукція газу та земного воску.

Вся Галичина, крім нафтової промисловости, має також промисловість гірничу, харчово-смакову і деревообрібну промисловість, подібно як Буковина й Закарпаття. Має велику кооперацію, що з 1900 року до року 1935 зросла більше як в 10 разів.

### Сільське господарство в Україні.

Воно було досі одним з головних факторів народнього господарства. Засівна площа УССР творить великий % від всієї засівної площі ССРСР. Порівняємо засівні площі різних країв світу.

Таблиця ч. 25.

Засівна площа (в тис.гектарів) в різних країнах світа.

(гектар = 0,92 десятини; десятина = 1,093 гектара).

| Країна           | 1913   | 1925   | 1926   | 1927      | Примітки:                                                                                                                                                                     |
|------------------|--------|--------|--------|-----------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| СССР з Аз. част. | 83.753 | 77.958 | 87.691 | 91.784    | Територія б.УССР є тільки частиною української етнографічної території. Сюди не входить Кубань, Галичина, Буковина, Закарпаття і частина української території в самій ССРСР. |
| В т.ч.УССР       | 22.700 | 18.595 | 20.369 | 20.616    |                                                                                                                                                                               |
| Німеччина        | 14.862 | 13.957 | 14.004 | Нема всіх |                                                                                                                                                                               |
| Австрія          | 1.301  | 1.275  | 1.296  | даних     |                                                                                                                                                                               |
| Франція          | 14.954 | 12.473 | 12.043 | 10.572    |                                                                                                                                                                               |
| Італія           | 7.517  | 7.469  | 7.648  | 7.437     | Про картоплю в Півн.Ам.Зл. Державах даних нема.                                                                                                                               |
| Півн.Ам.         |        |        |        |           |                                                                                                                                                                               |
| Зл.Держави       | 80.674 | 87.125 | 87.125 | 87.222    |                                                                                                                                                                               |

Р.1928 засівна площа в б.УССР = 25.217,4 т.г., р.1935 = 25.774,4 тис.гект. Перед світовою війною (1913 р.) засівна площа в українських етнографічних землях в Європі (Наддніпрянська Україна, Галичина, Буковина і Закарпаття) становила 29,692.000 гект. По світовій війні та революції посівна площа в СРСР значно зменшилася, але вже від року 1925 зачала збільшуватися, і за підрахунком статистичних даних посівну площу на всіх українських землях в Європі можна тепер уважати рівною 40,705.000 гект. Засівна площа українських етногра-



фічних земель тепер становить 44% засівної площі всього ССРСР. Таблиця ч.26 показує збір зернових культур на різних українських землях р.1933.

Таблиця ч.26  
в мільйонах квінталів

| Назва країни | Пшениця | жито | Ячмінь | Овес | Гречка | Просо | Кукуруза |
|--------------|---------|------|--------|------|--------|-------|----------|
| УССР         | 99,2    | 53,6 | 49,1   | 24,6 | 3,2    | 10,3  | 41,9     |
| Галичина     | 7,5     | 13,6 | 4,7    | 7,4  | 1,2    | 0,6   | 0,9      |
| Бесарабія    |         |      |        |      |        |       |          |
| Буковина     | 1,8     | 0,3  | 2,6    | 0,6  | -      | -     | 3,3      |
| Карп.Україна | 0,6     | 0,5  | 0,3    | 0,6  | -      | -     | 0,7      |
| Разом        | 109,1   | 68,5 | 56,7   | 32,2 | 4,4    | 10,9  | 46,8     |

Основним продуктом сільського господарства в Україні є пшениця, по здобутках якої Україна займає третє місце в світі.

Таблиця ч.27.  
Головний збір зернових культур і бараболі  
(в тис.центів)..

| Культура        | 1928 р.   | 1933/5 р. | 1 цент=100кг       |
|-----------------|-----------|-----------|--------------------|
| Всього зернових | 138.854,5 | 222.642,0 |                    |
| В тому числі:   |           |           |                    |
| Жито озиме      | 28.647,3  | 47.029,0  |                    |
| Пшениця озима   | 13.434,9  | 71.522,0  |                    |
| " ярова         | 19.487,4  | 12.585,0  | 84.107,0 тис.цент. |
| Ячмінь          | 25.503,3  | 34.441,0  |                    |
| Овес            | 21.712,2  | 19.937,0  |                    |
| Гречка          | 5.527,5   | 3.135,0   |                    |
| Просо           | 7.108,6   | 7.485,0   |                    |
| Кукуруза        | 12.311,9  | 18.892,0  |                    |
| Соняшник        | 5.074,6   | 6.350,0   |                    |
| Цукрові буряки  | 84.150,0  | 63.776,0  |                    |
| Бараболя        | 102.124,0 | 59.060,0  |                    |

Порівняльні дані про місце України серед інших країн по збору збіжжя й домашніх тварин в роках 1935-1936.

Таблиця ч.28.

| Назва країни     | В мільйонах сотнарів |                 |                     | В мільйонах голів |
|------------------|----------------------|-----------------|---------------------|-------------------|
|                  | Збіжжя й бараболя    | Зокрема пшениця | Промислові рослини. | Домашні тварини   |
| ЗНПА             | 1209                 | 213             | 84                  | 204               |
| СССР без України | 723                  | 120             | 31                  | 118               |
| Німеччина        | 630                  | -               | 106                 | 45                |
| Україна          | 494                  | 109             | 91                  | 36                |
| Франція          | 292                  | 83              | 82                  | 35                |
| Аргентина        | 143                  | 66              | 19                  | 83                |



Совітська колективізація спочатку спричинилася до цілковитого зруйнування українського села й тому советський уряд примушений був зробити уступки проти своїх планів. Тільки в останніх роках Україна починає ставати на ноги та зможе в найближчій будучині зайняти належне їй місце в світовому господарстві. В галузі сільського господарства Україна займає тепер ч е т в е р т е м і с ц е в світі. По кількості худоби та домашньої птиці ще до світової війни Україна займала одно з перших місць у світі, але большевицьке господарення дуже затримало його розвиток, що можна бачити з наступної таблиці ч.29.

Таблиця ч.29.

| Рід худоби     | 1914       | 1928                                                                | 1936       | Зменшення |
|----------------|------------|---------------------------------------------------------------------|------------|-----------|
| Коні           | 8,022.000  | 8,900.000                                                           | 5,200.000  | 3,700.000 |
| Рогата скотина | 12,920.000 | 17,500.000                                                          | 12,900.000 | 4,600.000 |
| Свині          | 18,400.000 | 10,100.000                                                          | 8,400.000  | 1,700.000 |
| Вівці          | 11,865.000 | 16,500.000                                                          | 9,200.000  | 7,300.000 |
| Кози           | 400.000    | - нема даних                                                        |            | -         |
| Домашня птиця  | 76,607.000 | Особливо, гуси, що до війни експортувалися за кордон сотками тисяч. |            |           |

### Лісництво.

Україна не належить до лісових країн, але і в цьому відношенні є самовистачальною, бо все ж диспонує значними лісовими ресурсами і по відношенні кількості лісової площі до кількості населення займає в світі ш о с т е м і с ц е.

Таблиця ч.30.

| Назва країни      | На 100 мешканців припадає лісова площа | Назва окремого району  | На 100 мешканців припадає ліс. площі |
|-------------------|----------------------------------------|------------------------|--------------------------------------|
| Зл. Держ. Америки | 200 гект.                              | Карпати                | 110 гект.                            |
| С. ССР            | 170 "                                  | Зах. Полісся           | 65 "                                 |
| Швеція            | 160 "                                  | Схід. "                | 25 "                                 |
| Румунія           | 38 "                                   | Зах. Волинь і Галичина | 18 "                                 |
| Франція           | 25 "                                   | Буковина               | 25 "                                 |
| Україна           | 20 "                                   | Правобережжя           | 15 "                                 |
| Німеччина         | 18 "                                   | Лівобережжя            | 12 "                                 |
| Італія            | 14 "                                   | Степова Україна        | 8 "                                  |
| Англія            | 4 "                                    |                        |                                      |



До світової війни Україна не тільки задовольняла свої потреби в дереві, але й експортувала за кордон у великій кількості високоякісні породи лісу, як: смерека, дуб, ясінь, граб, явір і т.п.

### Фавна України.

Фавна України дуже різноманітна, бо до світової війни всі ліси були повні звірини: медвідь, зубр, лось, россомаха, рись, вовк, дикий кабан, лис, олень, коза, заяць і т.п. Породи птиць були: лісові, степові, болотні та інші. Лісові: фазан, тетерев, глухар, вальдшнеп, ракша, сорока, горлиця, орел, шуліка, зозуля, наш "оперовий співак" - садовий соловейко та др. Степові: бузюк, дрохва, стрепет, куріпка, перепел і т.п. Річні чи болотні: журавлі, леbedі, гуси, качки, лиски, бекаси (баранчик крехун) і т. под. породи. Річки, озера та ставки переповнені були рибою: короп, щука, сом, карась, лин, пструг, оселедець, рибець, тарань, устриці, раки і т. под. Одним словом усього було доволі.

### ІНШІ ДРУГОРЯДНІ ГАЛУЗІ ПРОМИСЛОВОСТІ.

Закінчуючи економічний огляд України, зазначуємо, що, крім головної індустріальної промисловості, існує в Україні багато другорядних галузей виробництва й промислу, на які також хочемо тут звернути увагу. Вони, хоч і не мають домінуючого значення в народному господарстві України, все ж відіграють свою роль в економіці країни.

1/ Кольорові метали. Україна також багата і на руди кольорових металів: цинк, мідь, олово, ртуть (живе срібло). Родовища кольорових руд: Нагольний кряж, Садонськ, Карачай та інші. До світової війни Україна постачала цинк і олово для цілої Росії. Садонське родовище само додавало річно понад 16,5 тон цих металів.

2/ Бурий вугіль. Поклади його мало досліджені. Добувають його в районі Придніпрянським біля Катеринослава та Олександрівська. В р. 1935 видобуто було бурого вугля 2,53 мільйони тон.

3/ Торф, хоч він і поширений в Україні, особливо на Поліссі, але ще не вироблено способів ані раціонального його добування, ані зуживання. Р. 1935 добуто його 1,000.000 тон. Ця промисловість належить будучині. На Поліссі і Західньо-Українських землях мається торфяників 800.000 га, а з цієї площі можна добути 16 мільярдів куб. метр. торфу, цебто 2,4 мільярда тон, сухого торфу; 1 кг. торфу відповідає, під поглядом отоплювання, вартості 0,5 кг кам'яного вугілля. Тому можна вважати, що на західніх землях ми маємо торфу = 1,2 мільярда тон вугілля середньої якості.

4/ Цегляна і дахівляна промисловість складає щодо всього ССРСР: вапно, алябастр, крейда - 33%, трепель - 33,5%, гіпс - 68,1%.

5/ Силікатна група.

а) Керамічна промисловість постачає 33% всієї цієї промисловості ССРСР.

б) Шкляна або гутницька промисловість в Україні розвинена дуже слабо



6/ М л и н а р с ь к а п р о м и с л о в і с т ь. В цій промисловості Україна займає перше місце з усіх районів був.імперії, так і ССРСР, та становить 32% її млинарської промисловості (Одеса, Катеринослав, Херсон, Харків, Полтава, Маріуполь тощо).

7/ О л і й н а п р о м и с л о в і с т ь теж має в Україні свої сирівці, — соняшник та конопля, дає 49% промисловості всього ССРСР.

8/ К о н с е р в н а п р о м и с л о в і с т ь, перероблення продукту скотарства, риболовства, садівництва, огородництва. Р.1933 консервна промисловість становила 77,4% всієї промисловості ССРСР.

9/ Г у р а л ь н а п р о м и с л о в і с т ь становить 26,5% всього ССРСР.

10/ Б р о в а р с ь к а п р о м и с л о в і с т ь становить 18,1%. Для розвитку цієї промисловості в Україні хибить спеціальних сортів хмелю та ячменю.

11/ Т ю т ю н о в а п р о м и с л о в і с т ь. Під тютюном в Україні перед революцією була площа рівна 36% площі тютюну в імперії. По революції розмір площі під тютюном досягає 41,4%, але перерізка тютюну провадиться в Московщині, а в Україні існують тільки декілька фабрик (був.Дурунча в Маріуполі).

12/ М е х а н і ч н е й х е м і ч н е перероблення дерева цілком не розвинене, складає хіба 7,6% всього виробництва в ССРСР.

13/ П а п і р н и ц т в о складає 11,6% всього ССРСР.

14/ С і р н и к о в а п р о м и с л о в і с т ь складає 18,5% всього ССРСР.

15/ Ш к і р я н а і ф у т р о в а п р о м и с л о в і с т ь. Чимбарні: в Києві, Одесі, Симферополі, Катеринославі і Таганрозі. Кушнірство та дубоекстрактівні найбільше в Києві. Вся промисловість розвивається дуже повільним темпом.

16/ З а г а л ь н о - х е м і ч н а п р о м и с л о в і с т ь: милярство, фармація, поташовий виріб, ляко-фарбова, друкарська, гумова в Україні мало розвинені. Милярство зосереджується в різних українських центрах: Харків, Одеса, Ростов, Слав'янське, Катеринодар, Армавір; сирівців для свого розвитку має досить.

17/ Т е к с т и л ь н а п р о м и с л о в і с т ь. Культури бавовни Україна ще не має в більшому розмірі. Майже всі текстилії постачає Україні Московщина, тому треба відповідними заходами досягти видобутку для України своєї сировини та її оброблення.

#### ЗАГАЛЬНІ МІРКУВАННЯ В ЗВ'ЯЗКУ З РОЗВИТКОМ ПРОМИСЛОВІСТІ, ГУСТОТОЮ СІТКИ ЗАСОБІВ СПОЛУЧЕННЯ.

З вищеподаних статистичних даних ми бачимо, що Україна поступово йде вперед і в наші часи досягла вже поважних результатів в своїй промислово-господарській ділянці, але ж коли будемо посуджувати цей поступ у зв'язку зо станом промисловості передвоєнного часу, або з поступом промисловості західноєвропейських країн, прийдемо до переконання, що Україна відстала від тих можливостей, що їх вона могла досягти, на цілі десятиліття. Простудіювавши територіальні, природні й народно-господарські ресурси України, ми переконані, що вона при відповідних нормальних політично-господарських умовах може зро-



битися одною з багатших країн світу та відіграв належну їй роль в будучині при економічно-політичній перебудові Європи. До цього часу Україна була предметом хижацької експлоатації панівних народів та колонією для тієї чи іншої метрополії. Всі природні багатства України руйнуються, береться все, що дається дешево взяти, а останнє родовище марно гине. Україна давала для б. Росії, так і для СРСР сировину. Метальні України продукували 3/4 чавуну і були й є єдиною базою для розбудови металобробної промисловості центру. Замість того, щоб центр індустрії заснувати в „Донбасі“, московський уряд переносить його на Урал, на тисячі км. віддалений від „Донбасу“, куди з цього району мусять давати не тільки півофабрики, але й паливо. Хоч Україна й має перевагу експорту над імпортом, але по війні та революції імпорт маємо головню з Москвини. Тому Україна була й для Москви царської, так і большевицької тільки колонією, що безоглядно використовувала всі її природні багатства. За свою сировину Україна діставала від СРСР лише 1/14 частину добра для розбудови своєї оброблячої промисловості. На українських сирівцях, на українських машинах Москва розвиває свою продукцію, на визиску витвору українського мозгу та мозолів українського робітництва й селянина здобуває собі нові засоби для поневолення нашої нації. Україна, як ми вже казали, є одною з багатих країн світу своїми природними ресурсами і є цілком самовистачальний економічний організм, що тільки чекає слушного моменту, коли зможе всі свої потенції розгорнути у всій ширині і повноті.

Розвиток промисловості й народного господарства взагалі тісно зв'язані з розвитком сполучень, як окремих країн між собою, так і в самій країні. Тому й перейдемо тепер до розгляду саме цього могутнього економічно-господарського чинника України. Для успішного економічно-господарського поступу України найбільшу роль відіграють засоби сполучення, що є одною з головних підстав громадського життя; то є нерви й артерії, по яких тече життєвий струмінь, що несе все потрібне для цілого народу від краю до краю.

Залізниця, шляхи безрейкової, водні шляхи, летунство – все це окремі засоби транспорту, як в самій Україні, так і для зовнішнього сполучення з сусідніми державами.

Шляхи України Наддніпрянської складаються з місцевих ґрунтових доріг, природних водяних шляхів – внутрішніх і зовнішніх, із сухоземних шосе, брукованих шляхів та залізниць.

Показне місце серед внутрішніх водяних шляхів займає басейн ріки Дніпра, що сполучає Чорне море з південно-західною межею Московщини, Білорусі і східною межею б. Польщі. Завдяки збудуванню Дніпрельстану та затопленню Дніпрових порогів, повстали дуже сприятливі умови для дальшого використання басейну Дніпра. „Проблема Великого Дніпра“ – це, дійсно, проблема недалекої будучини.

Завдяки штучним каналам повстане водне сполучення Харкова з Доном, Дніпром та Волгою й перетворить Харків у транзитну річну пристань, що буде додатком до того транзитного залізничного вузла, яким є тепер Харків.

Друге після Дніпрівського басейну місце займає східна частина Дністрівського басейну, що зв'язує собою при допомозі Дунайського басейну Чорне море з Галичиною.



Загальна довжина внутрішніх водяних шляхів, на котрих провадиться плавба і сплавлення, досягає 17.680 верстов (1 верства = 15/14 км), що має 65% загального водного їх тягу (26.792 верстов). Пароплавний рух провадиться на протязі 5.150 верстов. Задля зовнішньої плавби служить Чорне море з Озівським басейном, обмиваючи південну бережну смугу України.

Другим чинником поземного сполучення є поземні шляхи. Загальна довжина всіх шосейних, брукованих і не брукованих доріг в Україні досягає до 76.650 верстов із них шосе 2.325 верстов, що дає  $3\frac{1}{3}\%$ , і полішених бруком 7.055 верстов, що дає  $2\frac{1}{6}\%$  загального їх протягу.

Як внутрішні водяні, так і бруковані шляхи по їх географічному положенні, а також щодо історичного, так і сучасного їх стану й розвитку, відігравали в Україні другорядну роль. Водяні й бруковані шляхи, через недбале до них відношення з боку бувшого царського уряду, не мали належного розвитку й не уявляли собою значного технічно-транспортного апарату. Шляхи водяні й бруковані також і при більшовицькому режимі залишені в стані внутрішньо-домашнього сполучення; вони ще чекають тієї державно-господарської руки, що дасть їм належний технічний розвиток для потреб народного господарства й військово-стратегічного сполучення.

Головне місце у внутрішньому економічно-промисловому та культурному житті, а також в міжнародному значенні мали й мають залізниці.

### ЗАЛІЗНИЦІ.

Розвиток господарського життя кожної країни зв'язаний з сіткою залізниць.

Першою залізницею в світі був шлях Стоктон-Дарлінгтон в Англії, що для нього 1825 р. на заводі „Нюкестль" був збудований перший паротяг на принципі тертя між колесом і рейками, що за теорією інж.Блена (1814), має бути цілком вистачаюче для пересовування вантажів по залізниці, що в дійсності й оправдалося на практиці.

Початком функціонування залізниць у різних країнах світа треба вважати:

|             |           |
|-------------|-----------|
| В Америці   | - 1831 р. |
| " Франції   | - 1832 "  |
| " Німеччині | - 1835 "  |
| " Росії     | - 1838 "  |
| " Австрії   | - 1838 "  |
| " Україні   | - 1865 "  |

Тепер довжина залізниць у світі виявляється нижчезазначеними числами, де також вираховано відношення довжини залізниць до площі даної частини світа та до скількості її мешканців.

Таблиця ч. 31

Части світу й їх насиченість залізницями.

| Країна світа | Довжина залізничних шляхів в км. | Довжина в км. на 100 кв.км. | На 10.000 мешк. |
|--------------|----------------------------------|-----------------------------|-----------------|
| Африка       | 60.861                           | 0.2                         | 5.4             |
| Європа       | 386.392                          | 3.5                         | 3.5             |
| Азія         | 139.954                          | 0.3                         | 1.4             |
| Америка      | 599.332                          | 1.5                         | 28.0            |
| Австралія    | 50                               | 0.6                         | 61.8            |



На всім світі протяг залізниць до світової війни /1913 р./ рівнявся 1,104.217 км.

Скорий розвиток будови залізниць пояснюється вигідними прикметами залізничного руху: 1) швидкістю, 2) можливістю перевозу нараз більших вантажів, 3) меншим коштом перевозу.

Хоч тепер прийшли до життя інші способи комунікації, як на пр. водно-річні шляхи /пароплави/, автобуси та аероплани, що роблять конкуренцію залізницям, все ж вони не можуть ще конкурувати з залізницями щодо скількості вантажу.

Протяг залізниць в головних країнах перед світовою війною показує слідуєча таблиця ч. 32.

Таблиця ч. 32. /1913 р./

| Країна            | Довжина залізниць<br>в км | Довжина в кілометрах |                |
|-------------------|---------------------------|----------------------|----------------|
|                   |                           | на 100 кв км         | на 10000 мешк. |
| У.С.А. /З.Д.П.А./ | 410.016                   | 4,4                  | 42,3           |
| Німеччина         | 63.730                    | 11,8                 | 9,5            |
| Росія/Імперія/    | 66.052                    | 1,3                  | 4,8            |
| з того Україна    | 15.954                    | 3,6                  | 5,7            |
| Франція           | 51.128                    | 9,5                  | 13,0           |
| Австро-Угорщина   | 46.198                    | 6,8                  | 9,0            |
| Англія            | 37.717                    | 12,0                 | 8,3            |
| Італія            | 17.634                    | 6,1                  | 5,1            |

Р. 1913 на 1 км залізниць у різних країнах приходилося рухомого складу:

Таблиця ч. 33

| Держава                               | Паровиків | В а г о н і в |         |
|---------------------------------------|-----------|---------------|---------|
|                                       |           | Пасажир.      | Вантаж. |
| Німеччина                             | 0,68      | 1,13          | 11,61   |
| Австрія                               | 0,32      | 0,74          | 6,97    |
| Мадярщина                             | 0,20      | 0,43          | 4,65    |
| Італія                                | 0,37      | 0,70          | 7,21    |
| б. Росія                              | 0,33      | 0,48          | 7,33    |
| Україна                               | 0,40      | 0,47          | 10,30   |
| Середньо на 1 км залізниць припадало: | 0,35      | 0,66          | 8,01    |

Залізниця є підприємством транспорту осіб і вантажів, тому завданням залізниць є служити інтересам людства. Сітка залізнична в даній країні тісно зв'язана з усім життям мешканців, як господарським, так і соціальним, культурним, політичним, а крім того залізниця має велике значення як чинник військово-стратегічний та міжнародний. Тому й оцінювати користь тієї чи іншої залізниці треба не тільки з огляду комерційного, себто прибутку, чи страти, а треба брати під увагу всю користь, що її дана залізниця приносить населенню. Для того,



щоб залізниця працювала успішно й відповідала вищенаведеним засадам, треба, щоб вона не тільки своїм напрямом переходила найбільш заселені місця, а й при її експлуатації треба головно брати під увагу інтереси загалу. Тому і тарифи перевозу, як пасажирів, так і вантажу мусять бути урегульовані, щоб відповідали місцевим народогосподарським умовам, сприяли транспорту та служили економічному добробуту населення.

Значення залізниць у б. Росії свого часу було належно оцінено. Ця країна з великими просторами та значними віддаленнями між заселеними пунктами мала дуже мало добрих доріг, тому залізниці зразу ж зробилися основним чинником економічно-господарським у б. Росії. Без залізниць російська промисловість та торгівля внутрішня й зовнішня не могли б досягнути тих розмірів, яких вони досягли при наявності залізничного транспорту. Перша спроба будови у б. Росії була переведена 1836 р., а саме Петербург-Царське Село, але першою залізницею в повному значенні цього слова була залізниця між Петербургом і Москвою, довжиною в 604 верстов. Вона була збудована по рішучому наказу імператора Миколи I, що в протилежність своїм міністрам вважав залізницю за річ "полезную і значительно облегчающую внутреннюю торговлю". Ця залізниця була збудована в роках 1842-1849. Верства будування коштувала дуже дорого - 217.000 рублів, бо замість схвалення плану дороги, що був предложений цареві Миколі I, він взяв олівця, приложив лінійку до Петербургу й Москви і провів олівцем просту лінію. Копали гори, засипали провалля й мусіли робити дорогу пряму, - так і зробили, бо наказав цар.

Після того поступово провадилася будова залізниць і в інших краях б. Росії.

Кримська війна на деякий час стримала залізничне будівництво, але ж в цій саме війні й показала користь залізниць при тих великих російських віддальх головних промислових і населених центрів. Тому по цій війні будівництво залізниць значно поширилося. Були збудовані такі залізниці як "Південно-Сибірська", "Туркестано-Сибірська", довжиною разом біля 2.000 км.

Російська імператорська казна не була тоді багата на гроші, тому будова залізниць провадилася різними концесійними товариствами. 1857 р. організувалося товариство "Главное общество российских железных дорог", що за короткий час перевело будову цілого ряду залізниць.

По турецькій війні 1881 р. починається державне будівництво залізниць, як от будова Сибірської залізниці та інших; в рр. 1907-1912 була проведена друга колія на тій залізниці, а в 1914-1916 році збудована була з мотивів стратегічних Мурманська залізниця.

Вся торговельно-промислова політика б. Росії переводилася по прямую найбільшого розвитку центру за рахунок "окраїн", що називалося "національна промисловість", і тому будувались тільки ті залізниці, що були потрібні для промислового розвитку саме центру, або мали стратегічне значення для самої б. Росії.

Початок будування залізниць в Україні був зроблений 1865 р., цебто по 40 роках по відкритті вперше рейкового шляху. Перша залізниця довжиною 400 верстов була збудована в хлібному районі між Одесою - Бірзулою - Балтою - Голтою. Потім почалося будівництво залізниць в гірничому



районі /"Донбас"/, а далі розвиток пішов швидким темпом. Зв'язувались найбільше центри культурні й продуктивно-споживчі, а також митні на сухоземній межі й порти.

Р. 1866 був вироблений план будування залізниць, а з них в Україні мали бути такі залізниці:

Курськ - Київ

Блисавет - Кремінчук - Харків

Тираспіль - Кишинів

Харків - Донецький басейн

Балта - Блисавет

Харків - Севастопіль - Тесдосія

довжиною біля 3.300 верстов.

Р. 1880 були проєктовані в Україні такі залізниці:

Берестя - Бердиців

Фастів - Блисавет

Лозова - Севастопіль

Квівка - Маріупіль

Мандрово - Ромен

Кишинів - Прут

Миколаїв - Блисавет

довжиною біля 3.200 верстов, а потім залізниці:

Берестя - Холм

Луїнінець - Гомель

довжиною біля 500 км.

Р. 1885 було приступлено до будування ліній:

Ромен - Кремінчук

) - разом 450 верстов.

Гомель - Брянськ

Будова залізниць в Україні то припинялася, то знову розпочиналася, внаслідок постійних непорозумінь між міністерством шляхів і міністерством фінансів. Причиною того було головне питання, чи будівництво залізниць та їх експлоатація мусить бути державним, чи віддано в концесію різним товариствам.

Далі переведені були будови залізниць: Харково-Миколаївської, Криворізько-Фастівської, Ростов-Владивосток, Лозова-Константиноград, Київ-Полтава. Перед війною зачался з будовою залізниці Гришине-Рівне, Мерефа-Херсон і т.п.

Будова залізниць в Україні продовжувалася поступово й до всесвітньої війни 1914 року. Україна покрилася досить густою сіткою залізниць. Збудовані були залізниці Курськ-Харків-Севастопіль, Харків-Миколаїв та інші. Таким чином р. 1917-1918 на етнографічній території України в межах тодішньої Української Держави числилося за даними міністерства шляхів У.Н.Р. 15.954 верстов. Залізнична сітка України складається переважно з широкі колії 0,714 саж.=1524 мм між внутрішніми гранями головок рельсів. В Європі ця ширина =1435 мм. Лише незначна частина українських залізниць ( 5% ) складається з залізниць вузької колії з шириною рівною 1 метр або 0,60 метра.

Загальний протяг залізничної сітки в Україні після території УНР в 1917-1918 р. від бувшої Австро-галицької межі Ковель-Берест із заходу, від Гомеля-Клінці / біля Брянська / з півночі і по колії на південь від Курська до Ростова зо сходу з Кримом рівнявся, за даними мініст. шляхів УНР 1917/18, 15.954 верстов, з яких було 15.253 верстов широкої колії, що дає 95% і 701 верстов вузької колії, що дає біля 5% загального протягу. В цей підрахунок не входять галузі, що мали місцеве значення-"під'їзди шляхи".

Розвиток сітки залізниць завжди йде поруч із розвитком економічно-



го та господарського життя тієї чи іншої країни та з розвитком сітки залізниць процвітає й промислово-господарське життя країни.

Розвиток промисловості тісно зв'язаний з поширенням залізничної сітки і, навпаки, будова залізниць викликається потребами зросту промисловості. Приплив закордонних капіталів до б. Росії розвинувся з особливою інтенсивністю р. 1885, коли посилилося залізничне будівництво та забезпечувало промисловості буйний розвиток наслідком потреби рейок і других матеріалів для будови залізниць.

Замовлення держави по високих цінах давало значні прибутки гірничій та металовиробній промисловості, а це притягало до б. Росії / власне в Україну / підприємський капітал. Таким чином зріст промисловості в Україні зв'язаний з будовою залізниць, що в ті часи горахково розпочалася, бо залізничі стали не лише засобом транспорту, але й самі значним спотребувачем українського вугілля.

У Донецькому басейні повстає густа сітка ширококоліїних залізниць, що обслуговувала місцеві потреби району, а в Кривому Розі, де знаходяться копальні залізної руди, повсталала також добре розвинена мережа вузькоколіїнок та й залізниць широких торів, що служили під'їзdnими шляхами до головної залізничної магістралі.

У відношенні довжини залізниць Україна займала ще до світової війни між західньо-європейськими державами та б. Російською імперією осередне місце, як то можна бачити з таблиці ч. 34.

Таблиця ч. 34

| Назва держави                                     | Експлуатаційна довжина залізниць для загального користування в кілометрах припадає: |                     |
|---------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|---------------------|
|                                                   | На 100 кв км                                                                        | На 10.000 мешканців |
| б. Російська Імперія/Азійські і Европ. з Україною | 0,8                                                                                 | 3,9                 |
| Україна/Етнографічна/                             | 3,6                                                                                 | 5,7                 |
| Франція                                           | 7,0                                                                                 | 10,3                |
| Німеччина                                         | 11,7                                                                                | 9,5                 |
| Англія                                            | 12,2                                                                                | 8,5                 |

Сітка залізниць України, як бачимо з цієї таблиці, досить розвинена в порівнянні з цілою б. Росією, і на одиницю етнографіч. площі території України приходить ся залізниць по довжині в 12 разів більше, ніж у всій бувшій Російській імперії.

До світової війни Україною пробігали такі залізниці:

- 1) Южне дороги / Харково-Миколаївська разом із Курсько-Харковсько-Севастопільською / - управління в Харкові,
- 2) Югозападне дороги - управління в Києві,
- 3) Екатерининская дорога - управління в Катеринославі,
- 4) Юговосточне дороги - управління в Воронежі.

Підчас Української Держави в 1917-1920 р. одержали ці залізниці такі назви:

- 1) На лівому березі Дніпра - Слобідська з управлінням в Харкові,



- 2) На правому березі Дніпр. - Правобережна з управлінням у Києві,
- 3) Катерининська / Донецького району / - Запорізька - з осідком у Катеринославі,
- 4) На півночі - Поліські залізниці з управлінням у Гомелі.

По обсадженні України большевиками, адміністративний поділ головних залізниць став:

- 1) Донецька залізниця з управлінням у Харкові,
- 2) Катерининська залізниця з управлінням у Катеринославі,
- 3) Південна залізниця з управлінням у Харкові,
- 4) Південно-західня залізниця з управлінням у Києві.

Значення залізниць оцінювалося всіма державами, й тому капітали, що вкладалися у залізничне господарство, досягали значних розмірів, як то можемо бачити з таблиці ч. 35.

Таблиця ч. 35 / на р. 1913 /.

| Чп | Предмет                                                      | Б. Європ.<br>Росія | З того<br>Україна | Німеччина | Франція | Англія | СДПА   |
|----|--------------------------------------------------------------|--------------------|-------------------|-----------|---------|--------|--------|
| 1  | Довжина залізниць<br>/ у верствах /                          | 68007              | 15954             | 63378     | 40783   | 33126  | 401976 |
| 2  | Будівельний капі-<br>тал/у міл.карб./                        | 6197               | 1904,6            | 3318      | 7229    | 12325  | 37265  |
| 3  | Вартість будови 1<br>верстви в тис.карб.                     | 119.345            | 125648            | 14542     | 190024  | 350445 | 102520 |
| 4  | Загальна сума при-<br>бутку/ бруто / в<br>міл. карбованців   | 937,2              | 282,3             | 1505,0    | 712,4   | 1293,8 | 5412,3 |
| 5  | Загальні витрати<br>експлоатації в міл.554,6<br>карбованців. |                    | 162,3             | 979,8     | 445,7   | 743,7  | 3715,2 |

З цієї таблиці видно, що вартість 1 верстви залізниць в Англії була найвищою зо всіх залізниць у світі. Це пояснюється тим, що в Англії є багато залізниць, що мають аж по чотири рівнобіжні тори / колії /, а на деяких відтинках навіть по 6 торів. Скільки торів відіграє важну роль при експлоатації залізниці, бо дає можливість відділити товарний рух від пасажирського та в багато разів збільшує інтенсивність руху взагалі. Крім того, будівництво там провадилось приватними підприємствами, субсидованими державою, а не самою державою, державне ж будівництво залізниць завжди дешевше, ніж будівництво приватними товариствами, що доведено історичною практикою.

Картину кількості залізниць по довжині в різних країнах до світової війни і по ній показує таблиця ч. 36.

Ще нижче зазначені дані в таблиці ч. 37 дають коротку характеристику стану залізниць у технічному відношенні на етнографічних землях України до світової війни в межах б. Росії.



Таблиця ч. 36.

Порівняльні дані передвоєнних і післявоєнних часів.

| Ч. | Країни      | I                         | II                        | I                                     | II                                    | I                               | II                              |
|----|-------------|---------------------------|---------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------|---------------------------------|
|    |             | Довжина залізниці<br>в км | Довжина залізниці<br>в км | На 100 кв км площі<br>до довж. колії. | На 100 кв км площі<br>до довж. колії. | На 10000 мешк. км<br>залізниці. | На 10000 мешк. км<br>залізниці. |
| 1  | СССР        | 68.007                    | 75.723                    | 0,3                                   | 0,4                                   | 3,9                             | 5,2                             |
| 2  | З того УСРР | 15.954                    | 13.605                    | -                                     | 3,0                                   | -                               | 4,6                             |
| 3  | Німеччина   | 68.378                    | 58.156                    | 11,7                                  | 12,3                                  | 9,5                             | 9,2                             |
| 4  | Австрія     | 22.880                    | 7.037                     | 7,6                                   | 8,6                                   | 7,8                             | 10,7                            |
| 5  | Англія      | 53.126                    | 39.262                    | 12,2                                  | 16,1                                  | 8,3                             | 8,7                             |
| 6  | Франція     | 40.783                    | 53.561                    | 7,6                                   | 9,7                                   | 10,3                            | 12,0                            |
| 7  | Італія      | 17.349                    | 21.100                    | 6,1                                   | 6,8                                   | 5,0                             | 5,4                             |
| 8  | У.С.А.      | 401.976                   | 403.785                   | 5,1                                   | 4,3                                   | 41,7                            | 38,0                            |

I - дані за передвоєнні часи з 1913 р.

II - дані за післявоєнні часи з 1926 р.

Таблиця ч. 37 /1913 р./

Характеристика залізниць.

|                             |                                  |                                |        |
|-----------------------------|----------------------------------|--------------------------------|--------|
| 1)                          | Загальний протяг залізниць       | в верствах                     | 15.954 |
| 2)                          | Протяг залізниць подвійної колії | "                              | 3.481  |
| 3)                          | " " вузької колії                | "                              | 701    |
| 4)                          | Приватного користування          | "                              | 1.056  |
| 5)                          | Найбільший підйом / профіль /    | в сажнях                       | 0,016  |
| 6)                          | Найменший радіус /заокруглення/  | "                              | 280    |
| Засоби обслуговування руху: |                                  |                                |        |
| 7)                          | Блокування                       | в відсотках загального протягу | 14     |
| 8)                          | Жезлова система                  | " " "                          | 64     |
| 9)                          | Телеграф                         | " " "                          | 22     |

У відношенні характеристики умов продовжнього профіля й плану колії залізниць України дає відповідну картину нижчезазначена таблиця ч. 38.

Таблиця ч. 38./1913 р./

|                                                 |                         |            |        |
|-------------------------------------------------|-------------------------|------------|--------|
| Ширина колії в сажнях : <u>широкої 0,714 с.</u> |                         |            |        |
| 1)                                              | Поземної частини        | в верствах | 7.240  |
| 2)                                              | До 0,005 включно в саж. | " "        | 2.744  |
| 3)                                              | До 0,010 " " "          | "          | 5.842  |
| 4)                                              | До 0,015 " " "          | "          | 80     |
| 5)                                              | Більше 0,015 " "        | "          | 48     |
| 6)                                              | Разом                   | "          | 15.954 |
| 7)                                              | Прямі частини           | "          | 12.040 |
| 8)                                              | З радіусом 300 саж.     | "          | 2.987  |
| 9)                                              | З " менше 300 с.        | "          | 918    |
| 10)                                             | Разом                   | "          | 15.954 |

Комерційний рух на залізницях України ще до світової війни визначався цифрними даними, що їх уміщуємо в таблиці ч. 39.



Таблиця ч. 39 / рік 1913 /

|                                                      |                                         |            |
|------------------------------------------------------|-----------------------------------------|------------|
| I. Пасажирних валок                                  | Кількість валок                         | 411.820    |
|                                                      | Валко-верст                             | 32,666.321 |
| II. Товарових валок                                  | Кількість валок                         | 843.843    |
|                                                      | Валко-верст                             | 61,104.677 |
| III. Середній склад у вагонах                        | Пасажирських                            | 10.45      |
|                                                      | Товарових                               | 40.40      |
| IV. Середнє навантаження у товарових вагонах в пудах | Загально                                | 768        |
|                                                      | В % відношенню до підйомної сили вагону | 70.71      |

Переходячи до розгляду роду перевозових по залізниці грузів, необхідно зазначити, що перевозки ці звичайно залежать від стану, розвитку й характеру економічного життя країни.

Як бачимо з попереднього економічного огляду, Україна багата як своїми продуктами сільського господарства, так добуваючої й обробляючої промисловості. Ці продукти ще до світової війни давали залізницям України значну кількість як місцевих вантажів, так і поступаючих для вивозу за кордон, а саме:

Таблиця ч. 40

/ 1913 р./

|                 |                       |        |
|-----------------|-----------------------|--------|
| Збіжжя          | в мільйонах пудів ... | 888,8  |
| Борошно         | " " "                 | 86,46  |
| Цукор           | " " "                 | 88,4   |
| Цукрові буряки  | " " "                 | 152,6  |
| Сіль            | " " "                 | 50,9   |
| Вугілля         | " " "                 | 889,73 |
| Металь          | " " "                 | 208,14 |
| Руда            | " " "                 | 401,6  |
| Дрова           | " " "                 | 101,6  |
| Лісні матеріали | " " "                 | 219,8  |



Залізниці України, прилучаючись більше ніж у 15 пунктах до закордонної рейкової сіті й підходячи до значних портів, а саме - Одеси, Миколаєва, Херсону та інш., утворюють велику вигоду для закорд. торгівлі, а навіть для вантажів, що йдуть через Україну транзитом з інших держав. Ця вигода дає певність у тому, що в майбутньому залізниці України мусять бути пристосовані, щодо своєї пропускної здібності, так і що торкається збудування нових ліній відповідно до напрямку, припливу продуктів.

Наступна таблиця ч. 41 дає малюнок експлоатації та ефектів українських залізниць до світової війни.

Таблиця ч. 41 /1913 р./

|                                                       |  |                          |                       |
|-------------------------------------------------------|--|--------------------------|-----------------------|
| I. Із загального протягу залізниць підлягає до відому |  | Державі                  | в. 12.420             |
|                                                       |  | Приватних товариств      | в. 3.534              |
| II. Загальна сума капіталу будівлі                    |  |                          | 1.904.6 <sup>+</sup>  |
| III. Валовий прибуток по експлоатації                 |  | Всього валового прибутку | Заг.сума к. 231524448 |
|                                                       |  | На верству колії         | " 14.512              |
|                                                       |  | На валко-верству         | " 2,53                |
|                                                       |  | На пасажиро-верству      | " ко3,65              |
|                                                       |  | На пудо-верству          | " 1/38                |
| В тім числі від перевозки пасаж.                      |  | На 1 пасажера            | " 104.18              |
| Середня виручка від перевозки вантажа                 |  | На 1 пасаж-верству       | " 1,05                |
|                                                       |  | На 1 пуд                 | " 4.85                |
|                                                       |  | На 1 пудо-верству        | " 1/55                |
| IV. Витрати по експлоатації                           |  | Загальна сума            | к. 169276747          |
|                                                       |  | На верству колії         | " 10.600              |
|                                                       |  | На валко-верству         | " 1,84                |
|                                                       |  | На пасаж-верству         | ко2,67                |
|                                                       |  | На пудо-верству          | " 1/52                |
| V. Всього Загальний коефіцієнт експлоатації           |  |                          | % 73                  |
| VI. Чистий прибуток / надвишка /                      |  | Загальна сума            | к. 62247701           |
|                                                       |  | На верству колії         | " 3.912               |
|                                                       |  | На пасаж-верству         | ко0.98                |
|                                                       |  | На пудо-верству          | " 1/150               |

Пояснення скорочень:

+ ) мільонів

в. = у верствах

к. = в карбованцях

ко. = в копійках

% = у відсотках

Комерційний рух на залізницях України ще до світової війни визначався циферними даними, що їх уміщуємо в таблиці ч. 40.



Таблиця ч. 42.

Ця таблиця малює становище України щодо перевозу пасажирів та вантажу у порівнянні з деякими головнішими країнами до світової війни та революції / 1913 р. /

|    | Росія  | Німеччина | Америка | Франція | Англія  | Україна |
|----|--------|-----------|---------|---------|---------|---------|
| 1  | -      | -         | -       | -       | -       | 255     |
| 2  | -      | -         | -       | -       | -       | 3110    |
| 3  | -      | -         | -       | -       | -       | 30589   |
| 4  | -      | -         | -       | -       | -       | 15054   |
| 5  | 269180 | 1186119   | 797946  | 443008  | 1240347 | 49008   |
| 6  | -      | 23501     | 37977   | 16720   | -       | 6323    |
| 7  | -      | 22        | 48      | 31      | -       | 129     |
| 8  | 15616  | 23172     | 90349   | 8637    | 30319   | 3382    |
| 9  | -      | 2730      | 18041   | 1030    | -       | 832     |
| 10 | -      | 96        | 199     | 119     | -       | 261     |

Пояснення до таблиці:

|    |            |           |                                           |          |
|----|------------|-----------|-------------------------------------------|----------|
| 1  | Перевезено | пасажирів | в тисячах                                 | I класи  |
| 2  | "          | "         | "                                         | " II "   |
| 3  | "          | "         | "                                         | " III "  |
| 4  | "          | "         | "                                         | " IV "   |
| 5  | "          | "         | "                                         | " Всього |
| 6  | "          | "         | пасажироверстов у мільйонах               |          |
| 7  | "          | "         | середній перебіг 1 пасажера в верстві     |          |
| 8  | "          | вантажу   | скількість пуд. в мільйонах               |          |
| 9  | "          | "         | пудоверст в мільярдах                     |          |
| 10 | "          | "         | середній пробіг 1-го пудовант. в верствах |          |

Всі ці дані належать до передбольшевицької доби й створення ССРСР, тому загальний протяг залізниць України береться на етнографічній території України / в малорійських губерніях, за термінологією був. Росії /. По утворенні ССРСР були відірвані від України / УСРР /:

- 1) а півночі райони міст Мглину, Новозибкова та Стародуба і прилучені до Московської совітської республіки.
- 2) На північному заході від Новозибкова всунено до Московської республіки територію, що клином вбивається між Україною й Білоруссю.
- 3) Поза східними границями Радянської України залишається в Московській сов. республіці великі частини української етнографічної території: Курщина, Вороніжчина, Подоння, Кубань. Відлучено від України частину території "Донбасу", багату вугіллям, як от район міста Шахти.
- 4) На півдні відірвано від України Крим, хоч він тісно пов'язаний з українською територією промислово.
- 5) Тепер ще створено окрему Молдавську республіку, до якої прилучено всю Бесарабію і т.под.

Злочини щодо України робить централістична Московщина, бажаючи відірвати Україну від українського Чорного Моря, оточити чужонаціональним елементом та відділити нашу країну від її життєвих баз.

Таким чином відійшов від України протяг залізниць / біля 1.500 верстов, ціла Поліська залізниця, велика частина залізниць Курськ-Харків, Вороніж-Ростов, всі залізниці Кубані, Криму ( півн. частина



залізниці Харків-Севастопіль ) та інші. Крім того до б. Польщі відійшли залізниці Болині. Тому в нижче уміщених таблицях довжина залізниць УСРР буде показана значно меншою, ніж на українській етнографічній території.

Таблиці ч. 43 та 44 представляють собою обчислення мережі залізниць на території УСРР, в її межах 1927/28 року.

Простежимо тепер вантажобіг на території УСРР, після роз'яснень, зроблених в тому чи іншому районі, та на кожній з 4-х українських залізниць СРСР, що частково проходить по території УСРР.

Таблиця ч. 43.

Протяг залізних шляхів, кількість залізничних станцій і річних пристаней на 1.10.1927.

|   | I                                | II     | III | IV   | V     | VI  |
|---|----------------------------------|--------|-----|------|-------|-----|
| 1 | Полісся                          | 1.364  | 2,5 | 11,5 | 95    | 106 |
| 2 | Правобережжя                     | 3.119  | 2,9 | 9,6  | 246   | 206 |
| 3 | Лівобережжя                      | 2.947  | 3,1 | 12,9 | 325   | 53  |
| 4 | Сте з Молдав-<br>ською АССР      | 2.667  | 2,2 | 9,6  | 203   | 133 |
| 5 | Дніпрянський<br>промисл. район   | 1.606  | 3,4 | 22,7 | 174   | 76  |
| 6 | Гірничий про-<br>мисловий район. | 2.102  | 3,7 | 63,3 | 227   | -   |
|   | Всього по УСРР                   | 13.805 | 3,1 | 14,0 | 1.270 | 574 |

Пояснення до таблиці:

I Підрайони і адміністративні округи.

II Протяг залізничних шляхів в км

III Густота залізничної мережі на 100 кв км території

IV Коефіцієнт обслуговування залізницями ( густота залізної мережі в квадратах множено на 100 на густоту населення на 1 кв км

V Число залізничних станцій

VI Число річних пристаней

Примітка: друга така таблиця приложена в місці, де говориться про водні шляхи.

В слідуючих 4-х таблицях: 45, 46, 47 а також в порівняльній таблиці 48 вантажобіг по всіх районах Радянської України, по всій мережі залізниць УСРР від року 1913 до 1935.



Таблиця ч.44

Довжина 4-ох українських залізниць в км та число станцій.  
/ 1927-28 рік./

| Назва залізниці                                                                   | Українська ССР.           |                        | Кримська АСРР.  |               | Російська СФСР. |               |
|-----------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|------------------------|-----------------|---------------|-----------------|---------------|
|                                                                                   | Довжина                   | Число станцій          | Довжина         | Число станцій | Довжина         | Число станцій |
| Управління Харків<br>Південня залізниця<br>/Російські: Южний ж.<br>дороги/.       |                           |                        |                 |               |                 |               |
| /Українська: Слобідська/                                                          | 2 809                     | 296                    | 480             | 39            | 416             | 34            |
| Управління Київ<br>Південно-західна<br>/Рос: Югозападная<br>ж. дороги/            | +                         | +                      | Білоруська АСРР |               |                 |               |
| Укр. Правобережна                                                                 | 4 258 <sup>x</sup><br>593 | 345 <sup>x</sup><br>42 | 102             | 12            |                 |               |
| Управління Харків<br>Донецькі залізниці                                           | 2 069                     | 238                    | -               | -             | 461             | 52            |
| Управл: Катеринослав<br>Сталінська залізниця<br>/був. Катерининська<br>залізниця/ | 2 922                     | 280                    |                 |               |                 |               |

+ В тому числі: Молдавська АСРР: 255 км, 18 станцій.

x Вузька колія

Таблиця ч.45

Довжина залізниць, що частково проходять територію  
Української ССР.

|                                                                     |                         |                      |
|---------------------------------------------------------------------|-------------------------|----------------------|
| Південно західні<br>Західні залізниці<br>/був. оліські зал./        | 256                     | 20                   |
| Донецька<br>Південно-східні зал.<br>/б. Юговосточное ж.<br>дороги / | 17                      | 2                    |
| Південна<br>Московсько-Київо-Во-<br>ронізька залізниця              | 678<br>205 <sup>x</sup> | 47<br>6 <sup>x</sup> |
| Разом (широка колія)                                                | 13 009                  | 1 228                |
| вузька колія                                                        | 798                     | 48                   |
| Разом (без Криму)                                                   | 13 807                  | 1 276                |



Таблиця ч. 46

## Вантажообіг .

| Назва залізниці           |      | 1922/23  |          |                           | 1913     |          |                           |
|---------------------------|------|----------|----------|---------------------------|----------|----------|---------------------------|
|                           |      | Прибуття | Відбуття | Увесь<br>ванта-<br>жообіг | Прибуття | Відбуття | Увесь<br>ванта-<br>жообіг |
| Донецька                  | т.т. | 1 776    | 2 468    | 4 244                     | 7 233    | 14 401   | 21 634                    |
|                           | т.п. | 108 400  | 150 751  | 259 151                   | 441 554  | 879 168  | 1 320 722                 |
| Катери-<br>нинська        | т.т. | 2 508    | 1 507    | 4 015                     | 17 678   | 21 568   | 39 246                    |
|                           | т.п. | 153 176  | 91 974   | 245 150                   | 1079 195 | 1516 745 | 2 395 940                 |
| Південно-<br>західні      | т.т. | 2 523    | 2 578    | 5 101                     | 8 998    | 7 116    | 16 114                    |
|                           | т.п. | 153 965  | 157 384  | 311 349                   | 549 303  | 434 371  | 983 674                   |
| Південні<br>без Криму".п. | т.т. | 2 048    | 1 533    | 3 581                     | 7 042    | 6 161    | 13 203                    |
|                           | т.п. | 124 979  | 93 627   | 218 606                   | 429 902  | 376 093  | 805 995                   |
| Разом                     | т.т. | 8 855    | 8 086    | 16 941                    | 40 951   | 49 246   | 90 297                    |
|                           | т.п. | 540 520  | 493 726  | 1034 256                  | 2499 954 | 3006 377 | 6 506 331                 |
| Кримські                  | т.т. | 262      | 249      | 511                       | 1 065    | 577      | 1 642                     |
|                           | т.п. | 16 019   | 15 236   | 31 255                    | 65 034   | 35 173   | 100 207                   |

Залізниці, що частково проходять по території України.

|                          |      |         |         |         |          |          |           |
|--------------------------|------|---------|---------|---------|----------|----------|-----------|
| Західні                  | т.т. | 49      | 97      | 146     | 253      | 589      | 842       |
|                          | т.п. | 3 021   | 5 855   | 8 876   | 15 432   | 36 017   | 51 449    |
| Моск.-Києво-<br>Вороніж. | т.т. | 410     | 444     | 854     | 1 163    | 873      | 2 036     |
|                          | т.п. | 25 021  | 27 143  | 52 164  | 70 993   | 53 260   | 124 253   |
| Південно-<br>західні     | т.т. | 32      | 139     | 171     | 550      | 1 002    | 1 552     |
|                          | т.п. | 1 959   | 3 487   | 10 446  | 33 592   | 61 173   | 94 765    |
| Разом<br>без Криму".п.   | т.т. | 9 346   | 8 755   | 18 101  | 42 917   | 51 710   | 94 627    |
|                          | т.п. | 570 502 | 550 447 | 105 742 | 2519 971 | 3156 827 | 5 676 798 |

Т.т. = тисяч тон

т.п. = тисяч пуд

+ = разом з вузькоколійною залізницею Чернігів-Крути.

Пересічно добовий перебіг рухомого складу залізниць р. 1935 збільшився значно у зв'язку з розвитком продукції; також збільшилася і пересічна швидкість вантажових поїздів на кожній з 4-ох українських залізниць як подано в слід. таблиці.



Таблиця ч. 47

Вимірники роботи рухомого складу залізниць.

| Показники                                                                | Зал.                   | 1913                                 | 1927-8                       | 1932                         | 1933                          | 1934                         | 1935                                 | % 1913-1935 р. |
|--------------------------------------------------------------------------|------------------------|--------------------------------------|------------------------------|------------------------------|-------------------------------|------------------------------|--------------------------------------|----------------|
| Пересічно                                                                | П                      | 112,5                                | 131,9                        | 161,5                        | 159,6                         | 159,7                        | 188,8                                |                |
| добовий про-біг парово-за вант.ру-ху в км.                               | Д<br>С<br>ПЗ<br>Р      | 116,1<br>106,8<br>101,3<br>436,7     | 125,5<br>128,1<br>136,7      |                              |                               | 166,3<br>159,8<br>181,7      | 192,5<br>176,7<br>203,7<br>761,7     | 174,4%         |
| Пересічно                                                                | П                      | 54,3                                 | 86,8                         |                              |                               | 126,5                        | 145,9                                |                |
| добовий про-біг вантаж-ного вагона в км.                                 | Д<br>С<br>ПЗ<br>Р      | 77,3<br>68,5<br>60,8<br>260,9        | 67,6<br>56,2<br>68,3         | 95,5<br>75,6                 | 98,6<br>75,5                  | 95,3<br>86,9<br>124,6        | 115,1<br>92,5<br>139,7<br>493,2      | 189,0%         |
| Пересічна швидкість дільнична /комерцій-на/вантаж. поїздів в кілометрах. | П<br>Д<br>С<br>ПЗ<br>Р | 12,2<br>15,7<br>11,9<br>13,7<br>53,5 | 14,0<br>12,5<br>13,4<br>14,5 | 99,9<br>14,3<br>14,3<br>16,8 | 104,9<br>13,9<br>14,0<br>17,0 | 14,1<br>13,4<br>14,0<br>16,6 | 16,3<br>15,9<br>15,4<br>18,5<br>66,1 | 123,5%         |

Таблиця ч. 48

Привіз і вивіз залізницями різних вантажів за середній рік 1927-28 по всіх районах б. УСРР / в декатонах /

Підрайони й адміністративні округи:

|                               |        | I                  | II                 | III                | IV                 | V                  | VI                   | VII                  |
|-------------------------------|--------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|--------------------|----------------------|----------------------|
| Всього вантажу                | +<br>- | 140 730<br>208 288 | 642 270<br>544 877 | 734 838<br>513 602 | 609 637<br>362 578 | 828 780<br>326 632 | 1255 452<br>2725 037 | 4211 716<br>5181 014 |
| Хлібного вантажу              | +<br>- | 10 321<br>7 183    | 45 450<br>73 449   | 58 072<br>137 707  | 49 633<br>84 630   | 19 919<br>55 037   | 28 406<br>16 379     | 211 801<br>374 435   |
| Вел. рогата скотина           | +<br>- | 130<br>545         | 1 179<br>3 597     | 1 436<br>4 498     | 1 813<br>2 389     | 459<br>811         | 1 471<br>236         | 6 488<br>12 059      |
| Сіль                          | +<br>- | 3 124<br>120       | 10 882<br>617      | 9 764<br>1 029     | 10 138<br>6 967    | 4 179<br>286       | 5 742<br>80 704      | 43 829<br>89 723     |
| Цукор                         | +<br>- | 14 192<br>16 146   | 16 832<br>78 816   | 11 030<br>36 182   | 15 743<br>6 161    | 2 364<br>390       | 3 132<br>197         | 64 202<br>137 892    |
| Кам'яне вугілля               | +<br>- | 28 312<br>322      | 129 377<br>6 331   | 195 962<br>15 860  | 178 068<br>5 206   | 306 604<br>5 371   | 383 295<br>1972 354  | 1221 618<br>2005 444 |
| Чавун, залізо, сталь у вироб. | +<br>- | 2 465<br>1 629     | 12 624<br>6 497    | 22 818<br>9 597    | 32 472<br>23 242   | 47 522<br>74 619   | 43 676<br>124 223    | 161 577<br>244 807   |
| С.-г. машини                  | +<br>- | 1 362<br>688       | 4 297<br>1 873     | 4 548<br>5 881     | 3 308<br>13 277    | 1 605<br>6 665     | 1 093<br>495         | 16 216<br>28 879     |
| Мануфактура                   | +<br>- | 449<br>71          | 1 824<br>381       | 2 607<br>781       | 1 396<br>221       | 361<br>103         | 915<br>72            | 8 052<br>1 629       |



## Пояснення:

- I - Полісся + = привіз  
 II - Правобережжя - = вивіз  
 III - Лівобережжя  
 IV. - Степ з Молдавською АСРР  
 V - Дніпровський промисловий район  
 VI - Гірничий промисловий район  
 Р - Разом б. УСРР

+ ) Весь вантажообіг по б. УСРР в декатонах = 9 392 730

Таблиця ч.49

Порівняльна таблиця вантажообігу за роки 1913 - 1927/28 - 1935 по  
 всій території б. УСРР в декатонах.

|         |        |            |        |       |  | ++         |
|---------|--------|------------|--------|-------|--|------------|
| 1913    | привіз | 4 291 700  | 100%   | 100%  |  | 9 462 700  |
|         | вивіз  | 5 171 000  | 100%   |       |  |            |
| 1922/23 | привіз | 934 600    | 22%    | 21%   |  | 1 810 100  |
|         | вивіз  | 875 500    | 20%    |       |  |            |
| 1923/24 | привіз | 1 468 443  |        |       |  | 3 322 015  |
|         | вивіз  | 1 853 567  |        |       |  |            |
| 1924/25 | привіз | 1 993 567  |        |       |  | 4 376 031  |
|         | вивіз  | 2 372 514  |        |       |  |            |
| 1925/26 | привіз | 3 176 964  |        |       |  | 7 023 940  |
|         | вивіз  | 3 846 976  |        |       |  |            |
| 1926/27 | привіз | 3 663 623  |        |       |  | 8 128 468  |
|         | вивіз  | 4 484 845  |        |       |  |            |
| 1927/28 | привіз | 4 211 716  | 93%    | 99%   |  | 9 392 730  |
|         | вивіз  | 5 181 014  | 100,4% |       |  |            |
| 1932.   | привіз | 7 460 200  |        |       |  | 16 540 360 |
|         | вивіз  | 9 080 160  |        |       |  |            |
| 1933    | привіз | 7 582 000  |        |       |  | 16 592 340 |
|         | вивіз  | 9 010 340  |        |       |  |            |
| 1934    | привіз | 9 120 000  |        |       |  | 20 250 420 |
|         | вивіз  | 11 130 420 |        |       |  |            |
| 1935    | привіз | 10 660 200 | 243%   | 252%+ |  | 23 912 700 |
|         | вивіз  | 13 252 500 | 256%   |       |  |            |

## Пояснення:

++ Весь вантажообіг по всій мережі залізниць в б. УСРР абсолютно  
 ( привіз та вивіз разом ).

+ Привіз та вивіз разом у % до року 1913.



Таблиця ч. 50

Технічні умови та праця 4-ох українських залізниць в абсолютних даних та у % до року 1913.

| Назва даних |                                                                                           | 1913    | 1921/22 | 1922/23  |
|-------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|---------|---------|----------|
| I           | Експлуатаційна довжина 4-ох українських залізниць в км.                                   | 11 756  | 13 860  | 13 671   |
| 1           | Донецькі                                                                                  | 679     | 2 616   | 2 390    |
| 2           | Катеринославські                                                                          | 3 016   | 2 831   | 2 906    |
| 3           | Південно-західні: широка колія                                                            | 4 171   | 4 258   | 4 194    |
|             | вузька колія                                                                              | 617     | 625     | 592      |
| 4           | Південні                                                                                  | 3 273   | 3 500   | 3 593    |
| II          | Протяг діляниць укр. залізниць за межами України в км.                                    | -       | 1 257   | 1 258    |
| 1           | Донецькі                                                                                  | -       | 521     | 261      |
| 2           | Південно-західні                                                                          | -       | 67      | 67       |
| 3           | Катеринославські                                                                          | -       | -       | 61       |
| 4           | Південні                                                                                  | -       | 869     | 869      |
| III         | Протяг діляниць не українських залізниць, що частично проходять по території б.УСРР в км. | -       | 647     | 647      |
| 1           | Західні                                                                                   | -       | 132     | 132      |
| 2           | Московсько-Київська-Воронізька                                                            | -       | 242     | 242      |
| 3           | Південно-Західні                                                                          | -       | 273     | 273      |
| IV          | Рухомий склад українських залізниць у % до 1913.                                          | -       | .       | .        |
| а           | паротяги                                                                                  | 100%    | 87,2    | 90,2     |
| б           | вантаж. вагони всяких родів (в тому числі платформи та цистерни)                          | 100%    | 66,1    | 67,9     |
| в           | пасажирські вагони                                                                        | 100%    | 70,1    | 82,5     |
| V           | Перевози 4-ох українських заліз.                                                          |         |         |          |
| 1           | Кількість перевезеного вантажу в тисячах тон                                              |         |         |          |
| а           | В комерц. поїздах усіх вантажів                                                           | 91 787  | 13 137  | 22 076   |
| б           | В господарськ. " " "                                                                      | 4 098   | 825     | 1 456    |
|             | в Всього всіх вантажів                                                                    | 95 885  | 13 962  | 23 532   |
| 2           | Перебіг вантажів в міл. тон км.                                                           |         |         |          |
| а           | В комерційних поїздах                                                                     | 19 624  | 2 680   | 1 451    |
| б           | В господарських "                                                                         |         | 58      | 83       |
| 3           | Пересічне добове навантаж. за числом вантаж. вагонів, платформ, цистерн.                  | 10 728  | 1 549   | 2 377/95 |
| 4           | Пересічне добове вивантаж. за числом вантаж. вагонів, платформ, цистерн                   | -       | 1 298   | 2 010/   |
| 5           | Кількість перевез. пасаж. у тисячах                                                       | 48 800  | -       | 19 670   |
| VI          | Праця 4-ох українських залізниць:                                                         |         |         |          |
| а           | Всього робітників і службовців                                                            | 167 883 | -       | 160 377  |
| б           | Твердий штат                                                                              | 101 510 | -       | 117 082  |
| VII         | Фінанси 4-ох українських залізниць                                                        |         |         |          |
| А           | Прибуток в тис. карб.: а Всього                                                           | 255 250 | -       | 118 999  |
|             | б від перевозу пасаж. і вантажу                                                           | 249 857 | -       | 115 910  |
| Б           | Видатки в тис. карб.: а Всього                                                            | 134 471 | -       | 98 204   |
|             | б на зарплату                                                                             | 71 769  | -       | -        |



| 1923/24   | 1924/25   | 1925/26   | 1926/27   | 1927/28   | %          |
|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|
| 13 337    | 13 798    | 13 947    | 14 103    | 13 807    | 108,3      |
| 2 207     | 2 579     | 2 547     | 2 539     | 2 082     | 365,5      |
| 2 798     | 2 747     | 2 922     | 2 922     | 2 922     | 96,9       |
| 4 197     | 4 196     | 4 196     | 4 360     | 4 360     | 104,5      |
| 593       | 593       | 593       | 593       | 593       | 96,1       |
| 3 582     | 3 681     | 3 689     | 3 689     | 3 705     | 113,2      |
| 1 327     | 1 472     | 1 418     | 1 449     | 1 437     |            |
| 288       | 511       | 451       | 451       | 439       |            |
| 74        | 46        | 71        | 102       | 102       |            |
| 56        |           |           |           |           |            |
| 909       | 915       | 896       | 896       | 896       |            |
| 983       | 895       | 951       | 951       | 951       |            |
| 210       | 238       | 256       | 256       | 256       |            |
| 566       | 640       | 678       | 678       | 678       | 205 ВУЗЫК. |
| 207       | 17        | 17        | 17        | 17        |            |
|           |           |           |           |           | Рик 1935   |
| 90,6      | 89,7      | 86,1      | 84,1      | 81,7      | 75,4       |
| 72,6      | 79,5      | 84,0      | 84,8      | 88,4      | 115,7      |
| 85,3      | 81,7      | 86,7      | 87,9      | 77,1      | 85,5       |
| 32 429    | 43 018    | 69 508    | 80 185    | 92 139    | 100,9      |
| 1 611     | 2 053     | 2 666     | 2 835     | 3 235     | 78,9       |
| 34 040    | 45 071    | 72 174    | 33 020    | 95 874    | 100,0      |
| 7 089     | 9 660     | 15 442    | 17 743    | 20 442    |            |
| 32        | 153       | 221       | 254       | 324       |            |
| 3 574/131 | 4 722/117 | 7 601/270 | 8 770/297 | 9 636/324 | 89,8       |
| 2 088/    | 3 988/    | 6 400/    | 7 293/    | 8 196/    |            |
| 27 463    | 41 490    | 57 213    | 56 338    | 60 499    | 124,0      |
| 173 624   | 162 115   | 200 807   | 206 094   | 211 475   | 126,0      |
| 121 302   | 120 675   | 147 539   | 174 091   | 176 582   | 174,0      |
| 139 841   | 184 075   | 295 168   | 352 439   | 405 492   |            |
| 133 815   | 178 195   | 197 984   | 399 604   | 389 902   |            |
| 125 117   | 146 698   | 226 656   | 258 276   | 299 000   |            |
| 43 172    | 70 658    | 113 879   | 135 015   | 16 771    |            |



З порівняльної таблиці ч. 49 бачимо, що по захопленні більшовиками України р. 1919 все життя замерло й вантажообіг в 1922/23 роках досягав ледве  $1/5$  частини вантажообігу перед світовою війною в р. 1913 на тій же території. В наступних роках той вантажообіг поступово збільшується. Р. 1927/28 він майже зрівнявся / 99% / з довоєнним вантажообігом, а вже в р. 1935 перевищує його в  $2\frac{1}{2}$  рази. В дальших таблицях ч. 51, 52 продовжуємо студії залізничного транспорту 4-х українських залізниць при більшовицькій режимі та в порівнянні його до року 1913.

Таблиця ч. 51

## Залізничний транспорт.

Довжина і перевозна робота залізниць б. УСРР від 1927/28 р. до 1935 р. в порівнянні з 1913 роком.

| I.  | II.         | 1913   | 1927/28 | 1932  | 1933  | 1934  | 1935  |
|-----|-------------|--------|---------|-------|-------|-------|-------|
| 1   | тис. км     | 11,8   | 13,8    | 14,0  | 14,0  | 14,1  | 14,3  |
| 2   | " "         | 0,8    | 0,8     | 0,8   | 0,8   | 0,8   | 0,8   |
| 3   | км          | 26,5   | 31,1    | 31,6  | 31,6  | 31,8  | 32,2  |
| 4 а | мільонів    | 48,8   | 60,5    | 212,2 | 193,0 | 197,2 | 195,9 |
| б   | мільрд пас. | 5,3    | 4,1     | 15,5  | 12,5  | 12,1  | 11,0  |
|     | км          |        |         |       |       |       |       |
| в   | мільрд тон  | 19,6   | 20,5    | 33,4  | 33,8  | 42,6  | 51,4  |
|     | км          |        |         |       |       |       |       |
| г   | тис тон     | 1667,0 | 1480    | 2270  | 2305  | 2893  | 3473  |
|     | км          |        |         |       |       |       |       |
| г   | тис. ваг    | 10,7   | 9,9     | 16,3  | 16,3  | 18,6  | 21,2  |
| 5 а | міль. тон   | 42,9   | 42,1    | 74,6  | 75,8  | 91,2  | 106,6 |
| б   | " "         | 51,7   | 51,8    | 80,8  | 90,1  | 111,3 | 132,5 |
| в   |             | 94,6   | 93,9    | 165,4 | 165,9 | 202,5 | 239,1 |

## Пояснення до таблиці:

- I — показники  
 II — одиниця виміру  
 1 — експлуатаційна довжина шляхів залізничних в б. УСРР  
 2 — детто, в тім вузького тору  
 3 — довжина залізничних шляхів на 1000 кв км території  
 4 — перевозна робота 4-х залізниць  
 а — детто перевезено пасажирів  
 б — перебіг пасажирів  
 в — перебіг вантажів ( комерц. поїзд )  
 г — густота руху у комерц. поїздах на 1 км експлуатованої довжини ліній.  
 г — вантажних пересічно на добу в умовн. вагон.  
 5 — вантажообіг залізн. станції б. УСРР  
 а — прибуло  
 б — відправлено  
 в — разом



Таблиця ч. 52

Виконання праці 4-х укр. залізниць за рік 1935 з розділенням по кожній залізниці зокрема.

| I. II. |   | III. | IV.  | V а  | б    | в    | г    | г     |
|--------|---|------|------|------|------|------|------|-------|
| 1      | А | млрд | 1935 | 3,4  | 2,1  | 2,4  | 3,1  | 11    |
| 2      | Б | "    | "    | 10,4 | 14,9 | 17,1 | 9,0  | 41,4  |
| 3      | В | тис  | "    | 1458 | 8356 | 7998 | 3425 | 21237 |

Пояснення до таблиці:

I - число порядкове

II - показники

III - одиниця виміру

IV - за який час

V - фактично виконано залізницями:

а -

Південною

б -

Донецькою

в -

Катерининською

г

Південно-Західною

г

Разом

1,2,3 - порядкові числа

А - зроблено пасажиро-кілометр.

Б - " тонно-кілометр.

В - вантаження пересічно на добу в двовісн. вагонах.

У вище поданих таблицях представлені дані про перевозну працю залізниць б. Радянської України від 1922/23 р. до 1935 р. з наведенням даних з року 1913 на тій же території б. УСРР.

Як видно з таблиці ч. 50, сітки залізниць б. УСРР зменшилася в 1927/28 р. проти року 1926/27 з 14.103 км на 13.807 км, а то наслідком відірвання від України в користь б. СРСР деяких частин суміжної території. Ця операція провадиться московським урядом поступово й при всякій нагоді; а взагалі збільшення сітей залізниць України збудованням нових ліній йде дуже помалу, так від 1927 р. до 1935 р. / табл ч.51 /, себто за 7-8 років збільшення сітки залізниць на б. Рад. Україні досягло тільки 500 км / 14.300 км - 13.800 км /.

Від 1918 року до 1927 р. були тільки закінчені залізниці Мерефа-Херсон та Гришино-Фастів, з будовою яких було започато ще 1914 р. і до революції було вже зроблено 70% всіх праць. Крім цих більших залізниць була збудована залізниця Ніжин-Чернігів та ще декілька меншого протягу залізничок.

Продукція сирівців збільшується щороку, тому й вантажообіг на залізницях поступово зростає, а залізниць майже не прибуває.

Із вище наведених таблиць ми бачимо, що використання паротягів і рухомого складу на українських залізницях поступово збільшується. При нормальних умовах господарської політики, рівнобіжно з тим має поступово збільшуватися як кількість паровозів, так і вагонів, інакше залізничний парк через своє спотрібування не може врятувати відповідати вимогам економічно-промислової динаміки країни. В дійсності з таблиці ч. 50 т. IV. бачимо, що кількість рухомого складу на українських залізницях аж до року 1927/28 постійно зменшується і тільки в р. 1935 кількість вантажних вагонів п і д н я л а с я до 115,7%



в порівнянні з роком 1913, тоді як вантажосбіг за той час збільшився за таблицею ч.49 більше як в  $2\frac{1}{2}$  рази.

Таблиця ч. 53

кількість праці на залізничному  
транспорті.

Скількисть робочої сили на 4-х залізницях аж до р. 1935.

| Дата:            | Всього робочої сили: |
|------------------|----------------------|
| на 1 жовтня 1920 | 176.273              |
| 1922             | 145.332              |
| 1924             | 171.394              |
| 1928             | 235.900              |
| 1935             | 288.064              |

Таблиця ч.54

Річна заробітна платня в карб.

| 1914/1915 | 1924/25 | 1926/27 | 1927/28 | 1934/35 |
|-----------|---------|---------|---------|---------|
| 750       | 535     | 814     | 861     | 970     |

З цієї таблиці бачимо, що як скількисть робочої сили, так і її заробітна платня робітництво на українських землях постійно зростає, але знаємо, що накупна сила сов. карбованця з кожним роком значно падає, тому життєві засоби укр. службовця і робітника не зліпшено.

Есі вище наведені таблиці й цифри в них пересвідчують нас в тім, що чим більша продукція й оброблення даного району, тим більший вантажосбіг виказують залізниці, обслуговуючи даний район. Ці цифри, що виказують динаміку продукції промислових районів, окреслюють стан продукції в Радянської України, розвиток якої відбивається на розміру праці залізниць, що ці райони обслуговують.

Покищо залізниці в Україні являються головним транспортним засобом та в сучасних умовах являються одним з найголовніших факторів, що має величезний вплив на дальший розвиток народного господарства.

#### Обслуговування залізницями промислових районів:

- 1) Донецький басейн обслуговує залізниця: Донецька і Катерининська,
- 2) Придніпрянський район - Катерининська залізниця,
- 3) Харківський район - Донецька і Південна залізниця,
- 4) Київський район - Південна і Південно-західна залізниця,
- 5) Одеський район - Південно-західна і Катерининська залізниця,
- 6) Північно-кавказький район - Кубанські залізниця,
- 7) Дрогобицький район - Залізниця Львівської дирекції.

Роля залізниць в Україні ще не відіграна; залізниця в Україні будуть ще довгий час домінуючим засобом сполучення й транспорту. В порівнянні з країнами з розвинутою індустрією й економічно-господарським життям Україну можна вважати ще на першому щаблі своєї культур-



но-економічної потенції. Тоді, як ті країни в більшій чи меншій мірі насичені вже залізницями, наша Батьківщина має перед собою ще довгі роки залізничного будівництва. В Україні шосових і брукованих доріг дуже мало й тому вантажне авто не може робити ніякої конкуренції залізницям, тільки їм помагати, як спосіб доставки вантажів і пасажирів з околиць дальших від залізниці до залізничних станцій, і то там, де це дозволяють місцеві дороги. Крім того вантажі перевозяться залізницями в такій же великій кількості, що виконність автодоставки не має більшого тут значення.

Без широко розвиненої сітки залізниць не може бути економічного розвитку нашої країни, а ця розбудова залізничної сітки мусить переводитися в такому темпі, щоб розвиток продукції не тільки не стримувати, а навіть завжди вести його за собою, бо збільшуючи подня свої транспортні засоби, ми спричинимося до дальшого розвитку економічного життя. До того зауважимо, що залізниці мусять бути так збудовані, щоб вони не були також і зайвими, себто не проходили в таких місцях, де вони не є konieczними з господарсько-технічних міркувань, а мусять бути збудовані там, де їх нема й де вони к о н ч е н о т р і б н і. Будувати залізниці треба так, щоб вони сполучували ті пункти, що їх сп о л у ч а т и мусять, та при будові мусить бути вжито всіх модерних технічних досягнень, що практикуються в цивілізованих країнах. Сферу впливу залізниці можна збільшити короткими п і д'ї з д н и м и ш л я х а м и, що будуть заглиблюватися до околиць, та з'єднувати їх з головною магістраллю. Ті шляхи мусять бути широкоторові, щоб не було потреби перевантажу, або мусять бути збудовані шляхи автодоставні, що в даному випадку буде з огляду комерційно-господарського вигідніше. Таким чином сфера впливу залізниці буде розширена на більші райони, що лежать в напрямі збудованої залізниці. Коли ми подивимося тепер на мапу України, то побачимо, що "всі дороги ведуть до Риму", себто всі головніші залізниці переходять через Україну з півдня на північ від Чорного моря чи Кавказу до центру - Москви, а саме:

Одеса-М о с к в а, Миколаїв-Харків-М о с к в а, Севастопіль-Харків-М о с к в а, Новоросійськ-Царицин-М о с к в а, Баку-Грозний-Ростов-"Донбас"-М о с к в а, Чернівці-Київ-М о с к в а, Берест Литовський-М о с к в а, Астрахань-М о с к в а.

Вся політика московська, чи то царська, чи то большевицька, наскрізь просякнута централізмом. Політика і все господарство імперії царської чи большевицької служать тільки центру-М о с к в і, тому й головні залізничні напрямки всі сходяться в М о с к в і. При зміні політичних обставин, коли повстане Україна, головним завданням буде розбудова українських залізниць за планом, що відповідав би сучасним народо-господарським потребам України, та з оглядом на перспективи будучини.

Сітка залізниць мусить сприяти широкому економічно-господарському розвитку нашої землі, тому українські залізниці мусять бути негайно доповнені поперечними лініями, що зв'язали "Донбас" з декількома портами на Чорному Морі та хлібні райони сполучили з Миколаєвом-нашим будучим "Гамбургом". Розвиток господарства в країні забезпечується тільки торгівлею, себто щоб свої вироби можна було по можливості добре продати. Коли полагеджено добре експорт в країні, вона багатіє, бо її продукція щороку збільшується, але без добрих транспортних засобів не можлива динаміка ані добуваючої, ані



обробляючою промисловости. Наша земля посідає незмірими багатства, і ще до війни, не дивлячись на невідповідні транспортні засоби, все ж була вона щодо вивозу дуже активною, бо ж на Україну припадало 46% експорту всієї тодішньої російської імперії. То ж від необхідного пересунення штучно збудованих російським царським урядом, або большевицькою Москвою, промислово-індустріальних центрів в місця відповідні потребам народного українського господарства і промисловости з'явиться потреба в пристосованні до цього існуючих залізничних вузлів, або збудованні нових залізниць.

Ми вже звертали увагу на те, що Україна займає дуже вигідне положення по дорозі між Західною Європою та Індією. Це вигідне положення України дасть їй можливість зайняти колись дуже важне й відповідне місце в економічно-політичних відносинах Європи з Азією. Тому вже тепер треба мати на увазі це при будівництві шляхів. Крім того повинні ми сполучити найближчими лініями наші головні промислові й транзитно-відправні міста з центром-столицею нашої Батьківщини "рівноапостольним" Києвом, та "вікном до Європи" Одесою.

В основу будівництва нових ліній треба прийняти такі міркування:

1. З'єднання вже ясно спреділених промислових районів між собою, щоб сировині з одного району могли скоро й дешево бути перевезені до району з обробляючою промисловістю.
2. Сполучити між собою райони постачання сільських продуктів з районом споживання їх.
3. Сполучити райони постачання з річними пристанями та морськими портами, щоб улегшити вивіз. В першу чергу треба розбудувати такі залізниці:

|             |                                                |          |
|-------------|------------------------------------------------|----------|
| 1           | Київ — Умань — Одеса                           | в км 460 |
| 2           | Київ — Житомир — Шепетівка                     | 250      |
| 3           | Фастів — Житомир — Новгород Волинський — Рівне | 270      |
| 4           | Ізюм — Лозова — Чаплине                        | 205      |
| 5           | Умань — Новоукраїнка — Бобринець — Миколаїв    | 290      |
| 6           | Козятин — Новоукраїнка — Білинська             | 345      |
| 7           | Козятин — Знаменка                             | 290      |
| 8           | Херсон — Перекоп — Симферопіль — Алушта        | 275      |
| 9           | Херсон — Мелітопіль                            | 180      |
| 10          | Крем'янець — Лозова — Самара — Константинополь | 325      |
| 11          | Херсон — Миколаїв                              | 115      |
| 12          | Скадовськ — Полски — Оленівка                  | 405      |
| 13          | Прасковія — Ставрополь — Армавір/Кубань/       | 260      |
| Разом ..... |                                                | км 3.650 |

Ці часті залізничної сітки доповнять ту велику магістраль: Париж — Відень — Львів — Катеринослав — Ростов — Баку, або Берлін — Варшава — Київ — Ростов — Баку з Західної Європи через Україну аж до воріт будучого сполучення / через південне побережжя Каспійського моря / з Тегераном, а далі з Індією.

При будівництві нових ліній треба крім відповідного напрямку мати на увазі:

1. будучу експлуатацію залізниць з обслуговування її могутніми паровозами та довгими й важкими вагонами.
2. Профіль залізниць мусить бути, якомога, спокійний з найменшими схилами та радіусами кривих.
3. Автоматичне блокування й подібне модерне технічне удосконалення



ня.

4 Де буде потребою викликане, зразу ж будувати 2 колії, або вже пристосувати й мати все потрібне для будучої будови 2-ої колії.

5 При будові 2-ої колії до існуючої залізниці перебудувати стару колію так, щоб відповідала будучим вимогам експлоатації. Але перед тим, як думати над проєктами будучого залізничного будівництва, треба привести до порядку існуючі в Україні залізниці. Україна, бувши довгий час тереном війни, найбільше була зруйнована, а з тим також і стан залізниць значно пігіршився. За час большевицького панування в Україні залізниці не були належно утримувані, а до того праця українських залізниць була значно інтенсивніша, ніж праця залізниць інших країв б. ССРСР.

Маючи на увазі, що деякі методи залізничного господарства в бувшій Росії були вже застарілі, а большевики взяли ті методи без змін та за 25 літ свого панування нічому не навчилися, а також маючи на увазі, що по всій "необ'ятній Росії" ті методи були однакові на всьому просторі імперії без пристосування їх до місцевих обставин, то при відбудованні наших залізниць треба внести ті зміни та поліпшення, що найбільше відповідатимуть місцевим умовам і вимогам транспорту.

З'явиться потреба перекладки більших протягів рельсової нитки, реставрації чи збудування нових мостів, будинків, ремонту рухомого складу, придбання нових паровиків, поширення, чи змодернізованя залізничних майстерень, паровозних депо та інших залізничних заряджень.

Все це буде вимагати величезних матеріальних засобів, що їх можна виміряти мільярдами золотих карбованців. Тому уряд будучої України не буде мати спроможности все це зробити державним коштом, а змушений буде допустити і підтримати в цій ділянці державного будівництва і приватну ініціативу та притягнути до відбудови залізничного транспорту закордонні капітали. Він мусить рішуче ступити на шлях віддачі концесій закордонним підприємцям.

Умови віддачі концесій повинні бути такі, щоб через надалекий час всі ті залізниці могли без жадних перешкод бути удержавлені, а тому при будові й відбудові шляхів повинно бути вжито таких технічних вимог, що уможливлювали б широку державну експлоатацію їх на довні роки, та при розбудові залізничного господарства ввести всі найвищі здобутки сучасної техніки і модернізації та зразу ж перейти на мотор та електрику там, де раніше прищувала парова машина, або робилося ручним способом.

При всьому тому треба вирішити ще одно питання, що має політичне, технічне й економічне значення, а саме якої ширини мусить бути залізнична колія на землях України: широкої російської колії, себто 1524 мм, чи широкої західньо-європейської колії, себто 1435 мм між внутрішніми границями шин. На цьому погляди авторитетів розходяться.

Політичні мотиви кажуть, що нам треба відмежуватись від Московщини та прилучитися до Західньої Європи, і тому треба зараз же приступити до перешивки існуючої широкої російської колії на широку європейську, і вже весь рухомий табор будувати на нормальну європейську широку колію. Поскілки буде готовий новий рухомий склад для нової колії, постільки відповідні ділянки й перешивання під нову ширину колії.

Другі ж притримуються того погляду, що треба старі залізниці залишити, й нові будувати нормальної ширини, себто 1524 мм, бо нам треба виробити тип вагону з великою носною площею для перевізки руди та



вугілля, а не зменшувати ширину нашого вагону ще на 10 см.

Як перший, так і другий погляд має свою рацію, але при вирішенні цього питання треба собі усвідомити, які величезні труднощі технічного характеру повстануть перед нами при переведенні перешивки колії з широкої російського типу на широку західно-європейську та при перебудові всього рухомого складу залізниць України. У всякому разі це питання дальшої будучини й воно буде вирішатися на практиці поступово та відповідно потребам реальної дійсності.

### ЗАЛІЗНИЦІ В ЗАХІДНІЙ УКРАЇНІ.

/ Галичина, Волинь, Полісся й Буковина /

I. За австрійських часів до війни 1914 р. в цілій Галичині були 3 дирекції й одна піддирекція в Буковині. Довжина залізниць, що припадала на ті дирекції була така:

|             |                 |               |
|-------------|-----------------|---------------|
| Дирекція    | Краківська      | 1,217.231 км. |
| "           | Львівська       | 1,670.764 "   |
| "           | Станіславівська | 1,160.086 "   |
| Піддирекція | Чернівецька     | 608.515 "     |

Разом 4,656.596 км.

По світовій війні Буковина одійшла до Румунії з дирекцією залізниць в Чернівцях. На основі Ризьких переговорів між Польщею та СРСР одійшла до Польщі частина земель Полісся й Волині.

Залізниця Східної української Галичини були розділені між різними дирекціями, що також за панування Польщі зазнали змін. Р. 1935 було встановлено 9 дирекцій, а з них 6 мали всі, або частину залізниць, що проходили по українських етнографічних землях.

Загальна кількість всіх залізниць у Польщі на 1935 рік була така:

Таблиця ч. 55

| Чп.    | Дирекції        | Довжина залізниць в км. |              |       |
|--------|-----------------|-------------------------|--------------|-------|
|        |                 | Норм. колія.            | Вузька колія | Разом |
| 1.     | Варшавська      | 2390                    | 840          | 3230  |
| 2.     | Радомська       | 2351                    | 555          | 2916  |
| 3.     | Віленська       | 3111                    | 684          | 3795  |
| 4.     | Познаньська     | 2454                    | 20           | 2474  |
| 5.     | Данцігська      | 2172                    | —            | 2172  |
| 6.     | Катовицька      | 614                     | 125          | 739   |
| 7.     | Краківська      | 1419                    | —            | 1419  |
| 8.     | Львівська       | 1965                    | 25           | 1990  |
| 9.     | Станіславівська | 1137                    | —            | 1137  |
| Всього |                 | 17628                   | 2249         | 19872 |

Перевезено пасажирів і вантажів всіма польськими залізницями як подано в слідуючій таблиці від 1926 по 1931 рік:



Таблиця ч. 56

| Роки:                            | 1926  | 1927  | 1928  | 1929  | 1930  | 1931  |
|----------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Перевезено пасажирів в мільйонах | 146,1 | 158,5 | 174,4 | 166,7 | 153,3 | 134,5 |
| Перевезено вантажів в мільй. тон | 58,0  | 65,5  | 70,8  | 73,8  | 60,6  | 53,1  |

Вантажових вагонів р. 1931 на всіх залізницях рахувалося 153.381, на 1 км. залізниці приходилося 8,8 вантаж. вагонів.

По всіх воєвідствах, що цілком або частинно обіймали українські етнографічні землі, по підрахунку на кінець 1938 р., була слідуюча кількість залізниць:

Таблиця ч. 57

| Воєвідства      | Довжина залізниць в кілометрах |                |                 |
|-----------------|--------------------------------|----------------|-----------------|
|                 | Всього                         | На 100 кв. км. | На 10.000 мешк. |
| Люблінське      | 1236                           | 4,0            | 4,6             |
| Поліське        | 1063                           | 2,9            | 8,6             |
| Волинське       | 1211                           | 3,4            | 5,3             |
| Львівське       | 1534                           | 5,4            | 4,6             |
| Станіславівське | 755                            | 4,5            | 4,8             |
| Тарнопільське   | 931                            | 5,6            | 5,4             |
| Разом           | 6730                           |                |                 |

Вибудовано було Польщею 29 залізниць о загальній довжині 1.281 км, при чому на українських землях була відбудована тільки залізничка Борки Великі - Рималів, довжиною 33 км (ця залізниця була майже знищена підчас світової війни), потім р. 1928 була ще збудована залізниця на Волині від Луцька до Стоянова, довжиною 85 км.

Дирекції залізниць були невдало розділені, що на самій території одна з другою переплутувалися. Так залізниці дирекції Варшавської лінії: Варшава-Люблин-Ковель-Рівне-Здвобунів аж до совітської границі (Могилянка) перерізували на двоє залізниці Радоської дирекції на українських землях. Над лінією Берестя-Лунинець залізниці вже належали Віленській дирекції, а далі під залізницями дирекції Радомської в лінії Завада-Володимир Волинський простягалася дирекція Львівська.

Р. 1938 розклад залізниць по дирекціях на українських землях у Польщі був такий:

Таблиця ч. 58

| Чп. | Дирекції        | Довжина залізниць в км. |                |                   |
|-----|-----------------|-------------------------|----------------|-------------------|
|     |                 | Норм. євр. колії        | з того двокол. | Окремо вузькокол. |
| 1.  | Варшавська      | 298                     | 173            | -                 |
| 2.  | Радомська       | 398                     | 238            | 267               |
| 3.  | Віленська       | 442                     | 136            | 214               |
| 4.  | Краківська      | 279                     | -              | -                 |
| 5.  | Львівська       | 3.102                   | 446            | 28                |
| 6.  | Станіславівська | 1.109 +                 | -              | -                 |
|     | Всього          | 5.109                   | 993            | 507               |

+ ) на слід.стороні.



На українських землях у Буковині довжина залізниць була округло:

|                               |         |
|-------------------------------|---------|
| Нормальної європейської колії | 528 км  |
| Бузької " "                   | 44 "    |
| Всього                        | 572 км. |

### ЗАЛІЗНИЦІ ЗАКАРПАТТЯ

Карпатська Україна до світової війни 1914/18 року належала Угорщині. Залізници Закарпаття з частиною Словаччини аж до Нового Міста формували одну дирекцію в Хусті. По війні "Карпатська Русь" припала був. ЧСР, а залізници - дирекції в Кошицях, що мала всіх залізниць 1.313.925 км. Лінія залізниць Чоп-Ужгород-Ужок до границі з Польщею належала до території Закарпаття. Головна залізниця Закарпаття йде побіля мадярської границі, що від Терешви до вітки на Требушани проходила по той бік границі на мадярській території. Залізниця Требушани-Ясіня не мала тому сполучення на території приналежній Закарпаттю з головною залізницею Чоп-Королево н/Тис. По "Віденським арбітражу" р. 1938, коли до Мадярщини була приділена південно-західня частина території Закарпаття, також і залізниця Чоп-Ужгород-Берегово-Нове Село одійшла Мадярщині. Ця головна залізниця стратила для "Карпатської України" своє значення.

Коли брати територію Укр. Закарпаття в тих хочби межах, як була вона за часів був. ЧСР, то крім долишньої залізниці - головної магістралі - малося тоді ще три сполучення наперекрест території К.У., а саме, Чоп-Ужок, Батьово-Скотарське, Требушани-Ясіня, - всі до границі Галичини ( був. Польщі ). Довжина залізниць Закарпаття має слідуєчу кількість кілометрів:

|                             |             |
|-----------------------------|-------------|
| Нормальна європейська колія | 441.551 км. |
| Бузька " "                  | 170.893 "   |
| Всього                      | 612.893 км. |

Р. 1935 за статистичними обчисленнями на територію Закарпаття припадає рухомого складу та перевезено пасажирів і вантажу, як показує таблиця ч.

Таблиця ч. 59

| Паровиків | В а г о н і в |           | П е р е в е з е н о |                 |
|-----------|---------------|-----------|---------------------|-----------------|
|           | особових      | вантажних | пасажирів           | вантажу в тонах |
| 195       | 380           | 4.250     | 10,197.300          | 2,303.400       |

На 1 км. залізниць припадає:

|      |      |      |
|------|------|------|
| 0,34 | 0,67 | 7,06 |
|------|------|------|

З мотивів політично-господарських та культурних була б потрібна лінія залізниць, що зв'язала б Хуст безпосередньо з Раховом, а на другий бік через Хуст-Білки, або Довге зо Свалявою та Перечином. На

+) Дирекція Станіславівська була приділена Львівській дирекції.



словацькій території в сучасному територіальному розмежуванні ця залізниця мала би піти через Михалівці-Богумін десь у Кисаку, де залізниця одбочується на Пряшів. Треба вибудувати залізницю округло 250 км.

### ЗАЛІЗНИЦІ ПІДЗЕМНІ

Крім залізниць на поверхні землі хочемо ще тут звернути увагу на залізниці підземні. В недалекій будучині, крім розбудови поземних залізниць, шляхів і повітряного летунства, з'явиться потреба будови також підземних доріг у містах з численним населенням та великою вуличною фреквенцією, та щоб при будівництві сполучень різних залізниць не треба було об'їздити міста навколо. З таких великих міст треба звернути вже тепер увагу на наші центри: Київ, Одесу, Харків, Юзовку т. інш. Перша в світі підземна залізниця була збудована у Лондоні р. 1890. Ця залізниця тепер досягає 80 км довжини. Яке має бути навантаження цієї залізниці та швидкість сполучення, можна судити з того, що річно ця залізниця перепускає 600 мільйонів пасажирів, себто в 12 разів більше, ніж населення цілого острова. Римська залізниця може перевезти 14.000 пасажирів за годину. Навіть у Москві збудовано підземну залізницю. Тому й ця справа прийде до нас в Україні до порядку денного.

### ЗАЛІЗНИЦІ ВИСЯЧІ

Робляться на дротяних канатах в копальнях, фабриках та портах для пересунення руди та різних фабрикатів.

### ШЛЯХИ БЕЗРІЙКОВІ

Віддаленість населених пунктів від залізниць в Україні досить велика у порівнянні з Західною Європою, тому для транспорту вантажів, пасажирів до залізничних станцій важну роль відігравали шляхи шосейні, бруковані і навіть добрі ґрунтові дороги. Із шляхами справа в Наддніпрянщині стояла й стоїть дуже кепсько.

Пересічне віддалення в км до ближчого залізничного пункту подає слідуюча таблиця.

Таблиця ч. 60

| Назва країни | км  | Назва місцевості в Україні | км    |
|--------------|-----|----------------------------|-------|
| Франція      | 9,6 | Правобережжя               | 31,0  |
| Німеччина    | 3,2 | Лівобережжя                | 35,0  |
| Бельгія      | 2,8 | Херсонщина                 | 44,0  |
|              |     | Ставропольщина             | 191,0 |
|              |     | / Півн. Кавказ /           |       |

У порівнянні з іншими країнами світа кількість шосе припадає на таку площу в км кв.

Таблиця ч. 61

| Назва країни | На 1 км шосе припадає кв. км площі | Примітка                                            |
|--------------|------------------------------------|-----------------------------------------------------|
| Франція      | 0,95                               | + З Україною                                        |
| Англія       | 1,23                               |                                                     |
| Німеччина    | 1,60                               | ++ В цей розрахунок беремо і добрі ґрунтові дороги. |
| Італія       | 3,46                               |                                                     |
| Евр. Росія   | 176,5 +                            |                                                     |
| Україна      | 47,1 ++                            |                                                     |



Відсутність добрих доріг в Україні дуже стримує розвиток автотранспорту, що хоч і виказує великий поступ за останні роки, але ще далеко не може задовольнити найелементарніших вимог зручного й скорого автобусовантажного сполучення.

ПРОТЯГ ВОЗОВИХ ШЛЯХІВ У НАДДНІПРЯНСЬКІЙ УКРАЇНІ ПО РАЙОНАХ ЗА ДАНИМИ

НА 1. XII. 1928 Р.

Таблиця ч. 62

| Райони                      | Всього  | У тому числі         |           | Припадає км взов. шляхів         |                      |
|-----------------------------|---------|----------------------|-----------|----------------------------------|----------------------|
|                             |         | З кам'яним покриттям | Грунтових | На 100 км <sup>2</sup> території | На 10.000 мешканців. |
| По Україні                  | 108.613 | 4.806                | 103.807   | 24,1                             | 37,1                 |
| 1. Полісся                  | 12.470  | 819                  | 11.651    | 22,9                             | 42,1                 |
| 2. Правобережжя             | 32.622  | 2.626                | 29.996    | 31,7                             | 36,2                 |
| 3. Лівобережжя              | 25.486  | 596                  | 24.890    | 26,8                             | 36,0                 |
| 4. Степ                     | 23.121  | 483                  | 22.638    | 19,0                             | 41,5                 |
| 5. Дніпрянський пром. район | 9.463   | 214                  | 9.249     | 20,1                             | 39,6                 |
| 6. Гірничий пр.р.           | 5.451   | 68                   | 5.383     | 17,5                             | 26,7                 |

На 1935 р. д о р і г з твердою поверхнею було в Україні 9.500 км, а останніх звичайних доріг ґрунтових, що восени та весною не можуть бути уживані для комунікації автами чи автобусами, нараховується більше ніж 100.000 км. Ці дороги мають тільки місцеве господарське значення, служать для сполучення села з містом і сіл поміж собою та підвозу збіжжя до ближчих залізничних станцій. Одно тільки тут помагає, що наші дороги-шляхи дуже широкі, і коли в одному місці розболотиться, можна вибрати для їзди місця твердіші, що поросли травою.

Коли порівняємо довжину наших шляхів із т в е р д и м п о - в е р х о м з добрими шляхами в інших країнах, то побачимо, які ми бідні на добрі шляхи.

Таблиця ч. 63

Порівняльна таблиця з деякими країнами / 1935 р./

| Назва країни | км шосе | км автостради |
|--------------|---------|---------------|
| Німеччина    | 57.200  | 5.800         |
| Франція      | 51.000  | -             |
| Україна      | 9.500   | -             |

Від року 1923 починається в Україні інтенсивний зріст автомашин. Стан автопарку та його зріст представляємо в таблиці ч.64.

У слідуючій таблиці бачимо зріст битих доріг та автопарку.



Таблиця ч. 64

| Рік                  | 1927  | 1928  | У % до 1927 | 1935   |
|----------------------|-------|-------|-------------|--------|
| Всього               | 3.919 | 4.632 | 118,2       | 43.500 |
| На ходу              | 2.528 | 3.106 | 123,1       | -      |
| Із загального числа: |       |       |             |        |
| Легкотяглих: всього  | 1.414 | 1.673 | 117,6       | 7.244  |
| на ходу              | 890   | 1.097 | 123,3       | -      |
| Вантажових: всього   | 984   | 1.080 | 109,8       | 26.488 |
| на ходу              | 610   | 728   | 119,3       | -      |
| Мотоцикл.: всього    | 1.154 | 1.479 | 128,2       | +) )   |
| на ходу              | 739   | 923   | 125,0       |        |
| Інших: всього        | 367   | 405   | 115,3       | +) )   |
| на ходу              | 284   | 357   | 125,7       |        |

+) 43.500 - ( 7.244+26.488 )= 9.766. Всього мотоциклів та інших.

### АВТОТЯГЛОВИЙ ТРАНСПОРТ

Автотяглові шляхи УСРР і зріст автопарку.

Таблиця ч. 65

| Чп. | Показник                                                                        | Одиниця виміру. | 1923 | 1928 | 1932  | 1933  | 1934  | 1935  |
|-----|---------------------------------------------------------------------------------|-----------------|------|------|-------|-------|-------|-------|
| 1.  | Довжина автотяглових із твердим покриттям                                       | тис. км.        | 3,5  | 4,8  | 7,5   | 8,3   | 8,9   | 9,5   |
| 2.  | Довжина автотранспортних регулярних ліній міжміського і приміського сполучення. | "               | 1,2  | 1,3  | 2,4   | 2,4   | 2,5   | 4,6   |
| 3.  | Зріст цивільного автом. парку в УСРР в порівнянні з роком 1923.                 | "               | 1,0  | 3,7  | 13,5  | 23,9  | 32,4  | 41,1  |
| 4.  | У т.ч. А) легкі машини                                                          | "               | 1,0  | 2,4  | 2,9   | 5,1   | 8,0   | 10,4  |
|     | Б) вантажні                                                                     | "               | 1,0  | 15,4 | 123,7 | 227,0 | 301,0 | 379,0 |
| 5.  | % вантажних машин до загального числа авт.                                      | "               | 8,3  | 34,3 | 75,9  | 79,2  | 77,4  | 76,8  |
| 6.  | Тono-кілометрів пере-сично на 1 машино-годину.                                  | "               | -    | -    | -     | -     | 11,0  | 11,8  |

Тут можна зауважити, що Галичина, Волинь і Закарпаття в цьому відношенні стоять багато ліпше ніж Наддніпрянщина. І коли в Наддніпрянщині битих шляхів приходить ся на 100 км кв. тільки 2 км, то в Галичині, Закарпатті приходить ся на 100 кв. км. тих шляхів 19 км.

Р. 1935 існували в Наддніпрянщині такі автотранспортні лінії:

А. Міські в мм. Харкові, Києві, Полтаві, Катеринославі, Кременчуку, Маріуполі, Херсоні, Луганському, Олександрівському, Сумах, Верхньодніпровському, Кривому Розі, Мелітополі, Чернігові, Бердиче-



ві, Шепетівці, Умані, Ніжині, Житомирі, Ізюмі та інш.

На слідуючій таблиці показана праця автобусів міського курсування.

Таблиця ч. 66

Автобуси міського курсування.

/ 1926-27 /.

| Міста                             | Число автобусів |                          | Число міст для сидіння | Зроблено доріг за рік |                        | Перевезено протягом року пасаж. за кількістю тариф. дільниць в тис. |
|-----------------------------------|-----------------|--------------------------|------------------------|-----------------------|------------------------|---------------------------------------------------------------------|
|                                   | всіх            | в тому числі комунальних |                        | Автобусоднів          | Автобусо-жіломи в тис. |                                                                     |
| Дніпропетровськ                   | 8               | 5                        | 176                    | 2.145                 | 376                    | 2.461                                                               |
| Київ                              | 10              | 10                       | 290                    | 1.934                 | 334                    | 1.882                                                               |
| Маріупіль                         | 7               | 7                        | 80                     | 1.533                 | 119                    | 127                                                                 |
| Ніжин                             | 2               | —                        | 22                     | 567                   | 34                     | 60                                                                  |
| Одеса                             | 3               | 3                        | 102                    | 321                   | 55                     | 277                                                                 |
| Полтава                           | 4               | —                        | 160                    | 1.049                 | 88                     | 378                                                                 |
| Суми                              | 1               | 1                        | 8                      | —                     | 5                      | 4                                                                   |
| Туличин                           | 2               | 2                        | 29                     | 1.132                 | 18                     | 13                                                                  |
| Харків                            | 31              | 31                       | 606                    | 5.989                 | 1.078                  | 6.748                                                               |
| Разом                             | 68              | 59                       | 1.473                  | 14.670                | 2.107                  | 11.950                                                              |
| Катеринослав, Кременчук і Житомир |                 |                          |                        |                       |                        | 1.713                                                               |
| Всього осіб                       |                 |                          |                        |                       |                        | 12,963.000                                                          |

Р. 1935 ці дані збільшилися на 30% проти року 1926/27.

Б. Автобуси підміські 150 км.  
В. " міжміські 2.400 км.

Головніші з них:

1. Київ - Житомир
2. Київ - Чернігів / Чернігів - Гомель /
3. Житомир - Звягіль / Новгород-Волинський /
4. Житомир - Бердичів
5. Катеринослав - Олександрівське
6. Катеринослав - Павлоград
7. Катеринослав - Нікопіль
8. Артемівське - Слав'янське
9. "Дніпрельстан" - Нікопіль
10. Маріупіль - Бердянське
11. Полтава - Зіньків
12. Тираспіль - Дубосари.

На півдні майже нема доріг. Трикутник Таврії: Херсон - Олександрівськ - Генечиськ не має ані одної дороги з твердим поверхом. Все це ґрунтові дороги, що на них після більших дощів цілком не можливо їхати, бо саме в цих місцях ґрунт глиняний, який від дощу так розм'якає, що пара добрих коней не в силі витягнути двоуколки з двома подорожніми.

Всі інші шляхи з твердими поверхами означимо в цій переліку: Київ



| % наванта-<br>ження авто-<br>бусів . | Число проїз-<br>дів/пасажиро-<br>дільниць/<br>наїмешк.<br>за 1 рік. | Пересічна<br>ціна за 1<br>проїзд на та-<br>рифну +) | Фінансові результати від автобусів,<br>що їх безпосередньо експлуатують<br>колгоспи ( в тисячах карбованців ) |                        |                                      |
|--------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|--------------------------------------|
|                                      |                                                                     |                                                     | Надійшло<br>прибутків<br>за 1 рік.                                                                            | Заплачено<br>за 1 рік. | В тому чис-<br>лі нові<br>складання. |
| 62,0                                 | 10,7                                                                | 13,1                                                | 279                                                                                                           | 338                    | 196                                  |
| 41,5                                 | 3,8                                                                 | 9,7                                                 | 183                                                                                                           | 187                    | 47                                   |
| -                                    | 3,1                                                                 | -                                                   | 59                                                                                                            | 96                     | 34                                   |
| 63,0                                 | 1,6                                                                 | -                                                   | -                                                                                                             | -                      | -                                    |
| 58,0                                 | 0,7                                                                 | 9,9                                                 | 28                                                                                                            | 13                     | -                                    |
| -                                    | 4,2                                                                 | -                                                   | -                                                                                                             | -                      | -                                    |
| -                                    | 0,9                                                                 | -                                                   | 2                                                                                                             | -                      | -                                    |
| 76,0                                 | 0,8                                                                 | 118,1                                               | 17                                                                                                            | 17                     | 1                                    |
| 88,0                                 | 16,4                                                                | 12,1                                                | 819                                                                                                           | 646                    | 259                                  |
| -                                    | 6,7                                                                 | -                                                   | 1.387                                                                                                         | 1.299                  | 537                                  |

- Житомир 138; Київ - Чернігів 127; Київ - Козелець 65; Переяслав - Бориспіль 56; Житомир - Звягіль / Новгород Волинський / 90; Житомир - Пулін 50; Житомир - Троянів 24; Житомир - Коростинів 30; Житомир - Радомишль 69; Житомир - Бердичів 48; Житомир - Романів 50; Житомир - Чорнухи 20; Біла Церква - Сквиря 36; Шепетівка - Ізяслав - Вінниця - Літин 22; Вінниця - Немирів 47; Тульчин - Журавлівка 15; Тульчин - Гайсин 30; Тульчин - Гайворон 45; Балта - Бірзула 25; Тираспіль - Дубосари 60; Кам'янець - Дунаївці 30; Катеринослав - Запоріжжя 85; Катеринослав - Орлівщина 36; Катеринослав - Новомосковське 30; Катеринослав - Павлоград 88; Катеринослав - Нікопіль 105; Маріупіль - Бердянське 81; Кременчук - Гродизьке 32; Кременчук - Олександрія 50; Мелітопіль - Кирилівка 50; Мелітопіль - Токмак 32; Мелітопіль - Федорівка 25; Олександрівське - "Дніпрельстан" - Нікопіль 130; Аспанія - Нова - Салькова - Олексіївка 74; Юзівка - Маніївка 12; Юзівка - Рутченкове 12; Юзівка - Лукинетове 30; Ровенець - Луганське 70; Штербуд - село Успенське 15; Лозова - Павлівка - Алчевське 12; Артемівка - Кам'янка 25; Полтава - Зінків 80; Старобільське - Сватове 56; Ковяги - Валки 12; Харків - Вовча 75; Харків - Салтове 45; В с ь о - г о 2.415 км.

Для того, щоб домогтися автотранспорту, треба існуючу сітку битих доріг із твердим покриттям негайно ще збільшити такими лініями:

#### У Придніпрянщині:

1. Київ - Прилуки - Ромни - Суми
2. Біла Церква - Тараща

|    |     |
|----|-----|
| км | 300 |
| "  | 40  |



|                                                     |    |     |
|-----------------------------------------------------|----|-----|
| 3. Біла Церква-Сквира-Липовець-Вінниця              | км | 150 |
| 4. Ромен-Ахтирка                                    | "  | 110 |
| 5. Золотоноша-Хорол                                 | "  | 90  |
| 6. Бобринська-Канів-Фастів                          | "  | 170 |
| 7. Бобринська-Чигирин-Користівка-Верхньодніпровське | "  | 190 |
| 8. Бердянське-Мелітопіль-Олешки(біля Херсону)       | "  | 280 |
| 9. Мелітопіль-Никопіль                              | "  | 100 |
| 10. Кривий Ріг-Вознесенське-Ананіїв                 | "  | 260 |
| 11. Кривий Ріг-Олександрівське-Юзівка               | "  | 340 |

На Кубані (Півн. Кавказ\*) треба перевести будову такої лінії:

Майкоп-Залізноводськ-Мінеральні Води-Морон-Кізляр км 570  
та низку буркованих шляхів на С т а в р о п і л ь щ и н і для дово-  
зу пшениці, що тут є найкращою в світі, до залізничної станції км200

В Г а л и ч и н і : 1. Рава Руська-Немирів-Яворів км 40  
2. Кременець-Тарнопіль "

Разом км 3 300

Ці сполучення дуже потрібні, бо означені місця й окружні райони ще досі не мали прямих сполучень до залізниць крім ґрунтових доріг без твердого поверху, а залізниці з'єднували ці пункти по окружних напрямках. Особливо це бездоріжжя відчувається в Херсонщині, де цілком немає добрих поперечних шляхів між сходом та заходом. Тому збудуванням таких шосе, як Мелітопіль-Олешка-Мелітопіль-Никопіль та Кривий Ріг-Вознесенське-Ананіїв, буде необхідне для дальшого культурно-господарського поступу Таврії та Херсонщини. Також необхідне сполучення бітою поперечною дорогою двох промислових районів: "Донбасу" з Дніпровським промисловим районом від Юзівки до Кривого Рогу.

З попередніх даних бачимо незадовольняючий стан в Україні, як доріг, так і комунікаційних посередників. За статистичними даними з року 1935 в Україні було 48 500 самоходів, отже 1 віз приходився на 800 мешканців.

В слідуючій таблиці ч.67 показана кількість мешканців на 1 віз в Америці та Франції в порівнянні до України.

Таблиця ч. 67

| Країна    | 1 віз на стільки мешканців | Примітка                                             |
|-----------|----------------------------|------------------------------------------------------|
| Америка   | на 4 мешканців             | +) При чому вантажових самоходів = 60,9% всіх возів. |
| Франція+) | на 19 мешканців            |                                                      |
| Україна   | на 800 мешканців           |                                                      |

З того можна судити як низько стоїть у нас автодоправа.

Дальше подана таблиця подає перевіз вантажів і пасажирів по авто-транспорт. лініях в роках 1924/28 з якої бачимо, що вантажообіг, себто потреба в комунікаційних середниках значно зростає, а добрих доріг і автомоторів нема, або хоч і є, так далеко не задовольняє потреби.

Накінець зауважимо, що при дальшому розвитку господарського життя в Україні прийде на порядок денний збудовання кількох автострад, а однією з них буде рівнобіжна з майбутнім сполученням Заходу з Індією через Україну.



Таблиця ч. 68

## Праця автотранспорту.

| Назва даних                                                 | Роки    | Всього  | П о л і н і я х |                  |                  |
|-------------------------------------------------------------|---------|---------|-----------------|------------------|------------------|
|                                                             |         |         | міських         | підгород-<br>них | міжгород-<br>них |
| Кількість пе-<br>ревозених па-<br>сажирів (в ти-<br>сячах)  | 1925/26 | 14 419  | 12 963          | 1 402            | 54               |
|                                                             | 1926/27 | 15 879  | 13 380          | 1 791            | 108              |
|                                                             | 1927/28 | 24 746  | 20 000          | 4 306            | 440              |
| Кількість пе-<br>ревозених ван-<br>тажів (в дека-<br>тонах) | 1924/25 | 47 887  |                 |                  |                  |
|                                                             | 1925/26 | 105 421 |                 |                  |                  |
|                                                             | 1926/27 | 176 200 |                 |                  |                  |
|                                                             | 1927/28 | 204 240 |                 |                  |                  |
|                                                             | 1934/35 | 400 520 |                 |                  |                  |

Роздивимось тепер стан шляхів з твердим поверхом та автотранспортом на других українських землях.

## ЗАХІДНІ УКРАЇНСЬКІ ЗЕМЛІ

Галичина, Волинь, Буковина

Будова шляхів з твердим поверхом на Волині представляє великі труднощі за відсутністю місцевих кам'яних матеріалів, які треба спроводжувати з відлеглих околиць багатих на камінь, як: Клесів, Берестовець, Крем'янець та інші. Тому будова твердого поверху шляхів коштує дуже дорого. Все ж від 1924 року до 1938 року на Волині було збудовано шляхів з твердим поверхом км 873 ( 1492-619 )

Таблиця ч. 69

| Роки                                  | 1924 | 1929 | 1938                  |
|---------------------------------------|------|------|-----------------------|
| Шляхи з твердим поверхом в кілометрах | 619  | 939  | 1 492 -<br>619<br>873 |

Різні роди шляхів поділялися напр., р. 1929, так:

Таблиця ч. 70

| Шляхи в км | Биті | Бруковані | Разом з твердим поверхом | Грунтові | Разом  |
|------------|------|-----------|--------------------------|----------|--------|
| Державні   | 535  | 130       | 665                      | 684      | 1 349  |
| Восвідські | 93   | 83        | 176                      | 994      | 1 170  |
| Повітові   | 18   | 71        | 89                       | 2 175    | 2 264  |
| Громадські | 9    | -         | 9                        | 8 087    | 8 096  |
| Разом      | 655  | 284       | 939                      | 11 944   | 12 879 |

На всіх етнографічних українських землях в бурній Польщі по окремих воєводствах була слідуєча кількість шляхів з твердим поверхом по підрахунку на кінець 1938 року:



Таблиця ч. 71

| Восвідство      | Кількість доріг в кілометрах |                      |        | Припадає кілом. доріг |                     |
|-----------------|------------------------------|----------------------|--------|-----------------------|---------------------|
|                 | 1924                         | Вибудовано в 1924/38 | 1938   | на 100 кв. км площі   | на 10 000 мешканців |
| Люблінське      | 1 443                        | 2 403                | 3 846  | 12,3                  | 15,6                |
| Поліське        | 856                          | 231                  | 1 087  | 2,9                   | 9,6                 |
| Волинське       | 619                          | 873                  | 1 492  | 4,1                   | 7,1                 |
| Львівське       | 4 941                        | 455                  | 5 396  | 19,0                  | 17,2                |
| Станіславівське | 2 813                        | 197                  | 3 010  | 17,8                  | 20,3                |
| Тарнопільське   | 2 933                        | 560                  | 3 493  | 21,1                  | 21,8                |
| РАЗОМ           | 18 605                       | 4 719                | 18 324 |                       |                     |

З тієї кількості доріг з твердим поверхом дуже невеликий відсоток уживався до автотранспорту, бо у всій б. Польщі рахувалося всіх автобусових ліній тільки 658 км / р. 1933 /.

Як на цілій б. Польщі, так і на українських землях в межах її, автобусовий транспорт не міг робити ніякої конкуренції залізницям, бо він там взагалі був мало розвинений.

Р. 1930 в б. Польщі на 4 920 особових авт було 404 автобуси. На 10 000 мешканців приходилося моторів / авта, мотоциклі і т.п. / в б. Польщі 3,9; на Волині 3,0, а в Тарнопільському восвідстві 2,2 - тоді як напр. в Німеччині в той самий час на 10 000 мешканців припадало 220 м о т о р о в. машин. Щ о т о р к а є т ь с я Е у к о в и - н и , то можемо констатувати те саме сумне явище.

На З а к а р п а т т і доріг з твердим поверхом за часів б. ЧСР було всього 1 200 км, а з них 572 км було під доглядом державним, а останні дороги були жупні, або окружні.

Автобусова доправа постійно провадилася приватними фірмами між такими пунктами: Ужгород - Мукачево, Свалява - Н. Берецьки, Хуст - Волове та інш. Головний шлях проходив рівнобіжно з залізницею біля мадярської границі: Ужгород - Мукачево - Берегове - Тячево - В. Бичків, далі до Ясіня.

### РІЧНІ ШЛЯХИ

На поміч залізницям, крім безрейкових доріг, приходять ще водні шляхи, що безпосередньо несуть вантажі до морських портів. Українські річки в с і течуть до Чорного моря, яке ми називаємо "Українським морем", бо туди ще за старих часів наші ріки несли кров козачу, що лилась за волю України. Наші ріки: Кубань, Донець / через Дон \_\_, Дніпро, Буг, Дністер переливаються впоперек через тіло України, та зі своїми припливами зрошують нашу многострадальну землю. Із них найбільшою рікою є наш "Сивоусий Дніпро". Дані транспорту по Дніпрі і його припливам уміщені нижче.

Таблиця ч. 72

| Чп | Показники                                 | одиниця        | 1922  | 1932  | 1933  | 1934  | 1935  |
|----|-------------------------------------------|----------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 1  | Експлоатаційна довжина виміру:            |                |       |       |       |       |       |
|    | судоплавних річних шляхів                 | км             | 2257  | 2772  | 2466  | 1561  | 2600  |
| 2  | Перевезено пасажирів                      | тис            | 2415  | 8161  | 6707  | 5937  | 4774  |
| 3  | Зроблено пасаж-кілометрів                 | мл             | 118,3 | 381,1 | 303,2 | 248,9 | 208,3 |
| 4  | Перевезено вантажів                       | т.т.           | 7520  | 2960  | 2649  | 3141  | 3942  |
| 5  | Зроблено тоно-кілометрів                  | мл             | 189,0 | 681,6 | 246,3 | 957,7 | 1236  |
| 6  | Механізація, розвантаження, навантаження. | переведено у % |       |       | 6     | 29,1  | 35,0  |

Пояснення: тис = в тисячах, мл = в міліонах, т.т. = в тисячах тон.



"Проблема Великого Дніпра" - це питання недалекої будучини, що почалася збудуванням "Дніпрельстану", який крім електрифікації краю, уможливило комунікацію по цілому Дніпрі, чому раніше перешкаджали пороги, розбиваючи Дніпровий шлях на дві частини. Слідуючі дві таблиці представляють нам стан річного транспорту в Україні взагалі.

Таблиця ч. 73.

/ на 1. 10. 1927 /

| Підрайони й адміністративні округи | Протяг залізн. шляхів в кілометр. | Густота залізн. мережі на 100 кв. км території. | Коефіцієнт обслуговування залізницями | Число залізн. станцій | різних приставів |
|------------------------------------|-----------------------------------|-------------------------------------------------|---------------------------------------|-----------------------|------------------|
| Полісся                            | 1 364                             | 2,5                                             | 11,5                                  | 95                    | 106              |
| Правобережжя                       | 3 119                             | 2,9                                             | 9,6                                   | 246                   | 206              |
| Лівобережжя                        | 2 947                             | 3,1                                             | 12,9                                  | 325                   | 53               |
| Степ/Молдавська АССР               | 2 667                             | 2,2                                             | 9,6                                   | 203                   | 133              |
| Дніпрянський пром. р.              | 1 606                             | 3,4                                             | 22,7                                  | 174                   | 76               |
| Гірничий пром. район               | 2 102                             | 6,7                                             | 68,8                                  | 227                   | -                |
| ВСЬОГО по б. УСРР                  | 13 805                            | 3,1                                             | 14,0                                  | 1 270                 | 574              |

+ густота залізничної мережі в квадратах множена 100 та ділена на густоту населення на 1 кв. кілометр.

Примітка: друга така таблиця уміщена вище, де говориться про залізничний транспорт.

## ПРОТЯГ РІЧНИХ ШЛЯХІВ ПО Б. УСРР

Таблиця ч. 74

| По яких ріках в км                                                                 | Вся наявність в межах України | Сплавних             | Судо-сплавних | Дільниці із штучними об'єктами |
|------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------|----------------------|---------------|--------------------------------|
| Всього на басейну Дніпра та Південного Бугу                                        | 9 424                         | 1 927                | 2 344         | 1 842                          |
| З того по Дніпрі та його допливах Сожі, Березині, Прип'яті, Тетереві, Десні і т.п. | 8 246                         | 1 962                | 2 181         | 1 736                          |
|                                                                                    |                               | В с ь о г о 6 173 км |               |                                |
| По Південному Бугу та його допливу Інгульцеві                                      | 1 178                         | 25                   | 163           | 106                            |

Всього по Дніпрі і Бугові маємо водних шляхів, що по них можна перевозити транспорт, - 6 173 км та крім того біля 200 км каналів.

Праця на будові каналів в Україні ще чекає свого переведення, бо для цього маємо всі природні дані. Наші ріки в своїх верхніх течіях в багатьох місцях дуже зближаються та між ними нема значних природних перешкод, щоб ці ріки не могли бути сполучені. Каналів у нас всього біля 3% всієї довжини судоходних рік, тоді як в других європейських країнах цей відсоток без порівняння більший / Німеччина 19%, Франція 44% /. Проект розбудови транспортної справи по Дніпрі чекає переведення будови каналів між Дніпром та Волгою, між Дніпром та Двиною і



створення річного шляху з Чорного аж до Балтійського моря.

Крім Дніпра та Бугу другі ріки досі не відігравали великої ролі в загальному транспорті і мають хіба тільки місцеве значення при сплаві дерева і переводики збіжжя. Дон і Донець мілководні. Дністер придатний до судоплавби тільки в своїй південній частині, приблизно на 450-500 км. Значення його може зрости тільки по перекопанні каналів до Сяну і до Пруту.

При розгляді водного транспорту звертаємо увагу на будучі канали. Тут виступає у всій своїй повноті "Проблема Дніпра". Збудування "Дніпрестау" буде мати величезне значення для всього господарства України. Покриття пологів та збудування шлюзів, як ми вже говорили, об'єднає горішній Дніпро з низовим, що дасть можливість дешевого перевозу вантажів і через те викличе величезний товарний рух. Наслідком цього міста: Запоріжжя / Олександрівське /, Херсон, Катеринослав, Кривий Ріг і другі мають перспективи скорого і значного зросту.

Утворенням великого шлюзування повстають сполучення:

1. З "Днібасом": через Самару / штучні канали / - Вовчу - Кал. То - рець-Донець. Це буде водяна магістраль Дніпро - Дон - Волга.
2. З Москвою: через Десну - Живодру - Оку і Москву - ріку, яку далі сполучається з Волгою каналом Москва - Волга.
3. З Петроградом через західню Двіну - Ловать - Ільменевське озеро - Неву.

Щоб нарешті вповні використати водний шлях Дніпра, треба ще розвинути місцевий транспорт утворенням цілого ряду під'їзних водних шляхів на більших допливах Дніпра, як Інгулець, Борокля, Псьол, Сула, Десна з Сеймом, Тетерів, Прип'ять, Сож, Березина та інш. Включаючи в систему водного шляху Дніпро - Дон - Волга річку Лопань, повстане суцільний водний шлях через Харків та перетворить його на транспортну річку пристань на взірць транзитного залізничного вузла, що ним тепер є Харків. Уможливленням плавби між Бугом та Дніпром буде здійснено з'єднання Балтійського моря з горнім водним шляхом та приєднано цей шлях до німецької водної системи з доправою водним шляхом вантажів з Берестя до Києва, які вже, по перевантаженні у Києві, підуть далі на схід залізницями.

На Півн. Кавказі треба розробити проєкт з'єднання Каспійського моря водним шляхом з Озівським морем через річку Манич, що є допливом низового Дону недалеко Ростова. Річка Манич мала б бути з'єднана каналом з річкою Кумою, що тече до Каспійського моря<sup>+</sup>. Річний транспорт по війні дуже підупав, та ще й досі не може рівнятися довоєнному, як по експлуатації водного шляху, так і по кількості вантажообігу, бо навіть не має тенденції до значного поступу.

Весь вантажообіг р. 1913 рівнявся 6,27 міл. тон

|      |   |      |   |
|------|---|------|---|
| 1927 | " | 2,34 | " |
| 1932 | " | 2,98 | " |
| 1935 | " | 3,92 | " |

За статистичними даними водний транспорт б. УСРР р. 1938 виносив всього 3% транспорту залізниць.

### МОРСЬКИЙ ТРАНСПОРТ

Пряця залізниць, шляхів, річного транспорту залежить звичайно на працездатності морських портів. Коли відпускна здібність порта менша

<sup>+</sup> Цей канал тепер вже робиться.



підвозної здібності річного річного та залізничного, тоді в порті накопичується сила збіжжя, що його порт не може передати на пароплави. Нижче розміщені таблиці показують вантажообіг та пасажирообіг морського транспорту в 5-х українських портах Чорного моря: Одеси, Херсоні, Миколаєві, Маріуполі та Бердянську.

Бачимо, що активність портів по революції абсолютно впала, так вантажообіг р. 1913 = 10,0 міл. тон, 1926 р. = 0,87 міл. тон, а р. 1928 = 0,85 міл. тон. Тільки з року 1932 праця портів почала оживати і досягла вантажообігу р. 1935 8,53 міл. тон.

Таким чином морський транспорт, як і транспорт річний також не дорівнюється вантажообігу довоєнного часу. Цілий рух вантажів до Чорного моря перед світовою війною також не був великий, бо всього вивозив 10,0 міл. тон, а по світовій війні плпвбу по Чорному морі було застановлено. Тільки в кінці першої 5-літки совітська влада для свого "Думпінгу" та для здобуття девіз зачала інтенсивно транспортувати товари із портів Чорного моря за кордон. Цей транспорт піднявся до 86% довоєнного, але все ж таки не міг його наздогнати.

Порти Чорного моря тепер до деякої міри змодернізовані і в них мається автоматичне розвантаження і навантаження. Крім вже означених 5-х портів на західному побережжі Чорного моря, маємо ще 2 українські порти: Новоросійськ і Туансе, а на Озівському морі Ростов. Ще підчас війни зростає пасажирський рух на всіх морських портах і збільшився, як бачимо з таблиці, але він мав тільки місцеве значення, бо закордонного пасажирського руху в б. ССРСР не було. Із всіх портів найбільше значення між портами Чорного моря мали за цей час:

Одеса з вантажообігом, що досягає р. 1935 - 3,7 міл. тон, та  
Маріупіль " " " " " р. " - 2,6 " "

Слідуючі таблиці нам показують активність транспорту від 1913 року аж до року 1935 в головних 5 портах Чорного моря.

Таблиця ч.75

Вантажообіг морських портів б. УСРР. Прибуло й відправлено в тис.тон:

| Порти                         | 1913     | 1926  | 1928  | 1932    | 1933    | 1934    | 1935    |
|-------------------------------|----------|-------|-------|---------|---------|---------|---------|
| Одеський                      | 4 173,2  | 383,5 | 463,9 | 2 502,5 | 2 555,5 | 3 270,5 | 3 716,7 |
| Херсонський                   | 1 114,2  | 164,3 | 51,6  | 405,6   | 531,6   | 476,0   | 574,6   |
| Миколаївський                 | 2 100,4  | 117,8 | 58,0  | 1 122,9 | 1 291,0 | 1 495,0 | 1 519,0 |
| Маріупільський                | 1 914,2  | 116,3 | 130,7 | 2 032,6 | 1 871,5 | 2 219,9 | 2 552,7 |
| Бердянський                   | 249,1    | 44,2  | 21,6  | 124,7   | 153,1   | 115,8   | 196,5   |
| РАЗОМ по 5-ти портах          | 9 551,6  | 826,0 | 775,8 | 6 188,3 | 6 403,7 | 7 607,6 | 8 559,5 |
| У тому числі в закорд. плавбі | 3 315,2  | -     | -     | 3 348,0 | 3 130,4 | 3 033,6 | -       |
| Припискі порти                | 487,6    | 60,0  | 78,3  | 250,4   | 227,4   | 192,6   | -       |
| ВСЬОГО по всіх портах         | 10 039,2 | 886,0 | 854,1 | 6 438,7 | 6 631,1 | 7 800,2 | 8 559,5 |

Дальша таблиця ч.76 подає пасажирообіг морських портів б. УСРР. Прибуло і від'їхало пасажирів в тисячах.



Таблиця ч. 76

| Порти                 | 1923  | 1926  | 1928  | 1929  | 1932    | 1933    | 1934    |
|-----------------------|-------|-------|-------|-------|---------|---------|---------|
| Одеський              | 142,4 | 147,9 | 146,6 | 177,6 | 626,7   | 537,0   | 532,6   |
| Херсонський           | -     | 51,5  | 70,7  | 285,6 | 787,6   | 579,3   | 546,1   |
| Миколаївський         | 54,5  | 51,4  | 41,6  | 101,1 | 146,5   | 127,9   | 134,2   |
| Маріупільський        | 17,3  | 26,5  | 32,1  | 44,1  | 201,2   | 101,3   | 93,3    |
| Бердянський           | 11,1  | 12,8  | 14,8  | 15,0  | 91,8    | 31,9    | 10,7    |
| Разом                 | 225,3 | 290,1 | 505,8 | 623,4 | 1 855,5 | 1 377,4 | 1 326,9 |
| Приписні порти        | -     | -     | -     | 318,7 | 903,4   | 725,8   | 513,7   |
| Всього по всіх портах | 225,3 | 290,1 | 505,8 | 942,1 | 2 758,9 | 2 103,2 | 1 840,6 |

Таблиця ч. 77

Детальний вантажообіг по 5-х головних портах 6. УСРР в декатонах за 1927/28 році.

| Чп  | Вантаж                     | В с ь о г о |        | П о       |        |
|-----|----------------------------|-------------|--------|-----------|--------|
|     |                            | Рік 1927/28 |        | О д е с а |        |
|     |                            | +           | -      | +         | -      |
| 1.  | Хлібних вантажів           | 4 100       | 3 060  | 306       | 1 633  |
| 2.  | Риби                       | 800         | 179    | 451       | 135    |
| 3.  | Сіль                       | 2 900       | 4 420  | 2 549     | 18     |
| 4.  | Цукор                      | 114         | 5 352  | 2         | 5 352  |
| 5.  | Лісові матеріали           | 125         | 223    | 33        | 65     |
| 6.  | Цемент                     | 156         | -      | -         | -      |
| 7.  | Мінеральні Кам. вугілля    | 3 671       | 6 783  | 3 632     | 37     |
| 8.  | ні вантажі Нафта та        | 7 436       | 143    | 6 118     | 18     |
| 9.  | жі Газ і освітл. оли       | 15 931      | 272    | 15 141    | 272    |
| 10. | Руда всяка                 | 3 442       | -      | -         | -      |
| 11. | Залізо, чавун, сталь       | 38          | 103    | -         | -      |
| 12. | Метальові вироби           | 296         | 598    | 131       | 513    |
| 13. | Інші вантажі               | 10 024      | 7 338  | 4 737     | 4 745  |
|     | РАЗОМ                      | 49 101      | 28 476 | 33 600    | 12 788 |
|     | Вантажообіг за рік 1927/28 | 77 577      |        | 46 388    |        |

Пояснення: + привіз; - вивіз.

Після детального розділення вантажів в середньому році 1927/28 бачимо, що вивіз кам'яного вугілля перевищує більше як в 2 рази вивіз збіжжя. До цього часу наші порти не були приготовані до ширших комерційних операцій. Порти мають бути так заряджені, щоб мати можливість без затримки розвантажувати вагони і навантажувати пароплави. Для цього потрібно, щоб в портах були збудовані модерно заряджені елеватори, відповідна сітка залізничних торів та кількість складів. За царських часів були елеватори в Одесі, Миколаєві, та Новоросійську. В деяких портах були збудовані склади. Елеватори будувалися залізницями, що підвозили зерно до цих портів, як напр. залізницею Південно-Західньою / Юго-западная дор. /, Південною / Южная дор. / та Владикавказькою. Порт мусить бути так розбудований, щоб міг прийняти весь вантаж, що йому довозять залізниці чи дає водний шлях.

Найбільша будучина зо всіх чорноморських портів завдяки вигідному положенню в Дніпровому лимані належатиме безумовно Миколаєву а також Скадівському, що лежить у затишній бухті.



## ПОВІТРЯНИЙ ТРАНСПОРТ

## Цивільне летунство

Ще одним із сполучень, якому належить будучина, є повітряне сполучення. На наших землях повітряне сполучення мусить мати згодом велике значення. До цього часу всі головні повітряні лінії мали такі напрями і сполучення, що наша країна була тільки місцем перелету та хіба зупинком в деяких головних містах України при перелеті.

В довоєнній Росії летунство майже не існувало. Летунська сітка в б. СРСР досить поширилася особливо в останні роки і р. 1935 досягла довжини 61 500 км. Були такі сполучення:

## Міжнародні лінії:

1. Ташкент - Кабул
2. Монгольська лінія } 2 430 км, 141,35 км/год.
3. Москва - Прага

## П О Р Т А Х

| Миколаїв |       | Херсон |       | Бердянське |     | Маріупіль |        |
|----------|-------|--------|-------|------------|-----|-----------|--------|
| +        | -     | +      | -     | +          | -   | +         | -      |
| 1 388    | 509   | 641    | 320   | 861        | 399 | 404       | 199    |
| 4        | 2     | 11     | 20    | 4          | 19  | 330       | 3      |
| 138      | -     | 150    | 123   | 22         | -   | 59        | 4 279  |
| 112      | -     | -      | -     | -          | -   | -         | -      |
| -        | 3     | 26     | 148   | 4          | 7   | 62        | -      |
| -        | -     | -      | -     | -          | -   | 156       | -      |
| -        | 6     | 6      | 89    | 17         | 84  | 16        | 6 567  |
| 857      | -     | 455    | 125   | 56         | -   | -         | -      |
| 581      | -     | -      | -     | 209        | -   | -         | -      |
| 2        | -     | -      | -     | -          | -   | 3 440     | -      |
| 26       | 15    | -      | -     | 1          | 12  | 11        | 81     |
| 87       | 34    | 47     | 38    | 4          | 3   | 17        | 10     |
| 1 560    | 475   | 1 891  | 843   | 336        | 123 | 1 500     | 928    |
| 4 755    | 1 044 | 3 227  | 1 930 | 1 514      | 647 | 6 005     | 12 067 |
| 5 799    |       | 5 157  |       | 2 161      |     | 18 072    |        |

## Лінії в б. СРСР - магістралі

- |                         |    |       |
|-------------------------|----|-------|
| 1. Москва - Тифліс      | км | 3 025 |
| 2. Москва - Владивосток | "  | 8 190 |
| 4. Москва - Ташкент     | "  | 3 050 |
| 5. Москва - Петроград   | "  | 650   |

## РАЗОМ

км 14 915, 87,43 км/год.

Далі йдуть внутрішні лінії, яких нараховується 44 155 км, 140 км/год.

## З них в Україні:

- |                                |    |     |
|--------------------------------|----|-----|
| 1. Харків - Київ               | км | 415 |
| 2. Харків - Одеса              | "  | 620 |
| 3. Харків - Маріупіль          | "  | 360 |
| 4. Одеса - Херсон - Скадівське | "  | 250 |
| 5. Юзівка - Старобільське      | "  | 220 |
| 6. Київ - Яси                  | "  | 410 |



|                       |    |       |
|-----------------------|----|-------|
| 7. Київ - Юзівка      | км | 580   |
| 8. Київ - Одеса       | "  | 445   |
| 9. Ростов н/Д. - Сочі | "  | 475   |
| РАЗОМ                 | км | 3 775 |

Летунство цивільне, не говорячи вже про військове, поступає вперед скорим темпом. Зо всіх родів транспорту воно дійсно зробило за короткий час великий поступ, що показують нижче наведені цифри:

|         |                |
|---------|----------------|
| 1931 р. | 26 316 тис. км |
| 1932 р. | 31 934 "       |
| 1934 р. | 34 760 "       |
| 1935 р. | 61 500 "       |

З українських ліній найголовніші для нас: Харків - Київ, Харків - Катеринослав - Одеса, Київ - Одеса - Херсон.

Міжнародна лінія Москва - Прага також переходить через Київ, так що магістралю Москва - Київ / 750 / є її частиною.

Таблиця ч. 78

Праця на всіх авіолініях б. УСРР.

| Роки | Довжина всіх ліній б.УСРР в км | П е р е в е з е н о |           |              |                      |
|------|--------------------------------|---------------------|-----------|--------------|----------------------|
|      |                                | Пасажирів           | Пошти тон | Вантажів тон | Тонно-кілометри/тис. |
| 1931 | -                              | 620                 | 2,5       | 0,6          | 11,8                 |
| 1933 | 3 200                          | 8 182               | 47,3      | 52,4         | 229,9                |
| 1935 | 5 371                          | 9 519               | 186,4     | 423,7        | 555,0                |

Вище уміщена таблиця показує довжину авіоліній та переведену працю за роки 1931-1935. Попередня довжина авіоліній і праця авіотранспорту ще не має також свого здійснення, а що будучина авіатики буде колосальна, в тому нема ніяких сумнівів. Тому наші фахівці авіації мусять цей бік сполучення добре простудіювати. В Україні є багато відповідних умов, щоб цей спосіб сполучення міг у нас успішно розвиватися.

Із вище наведеної таблиці бачимо, що довжина всіх авіоліній б. УСРР р. 1935 була 5 371 км та виконана була праця головно в перевозі пасажирів, яких того року перевезено 9 519 осіб. Що торкається інших вантажів, крім пошти, то авіолінії покищо особливого значення не мали.

Наші лінії є в більшості часткою московських летунських ліній, як Москва - Одеса, чи Москва - Ростов - Тіфліс. Тому розклад летів переведено не в інтересах місцевих, а з точки погляду московського.

Все ж можна констатувати, що це одна з усіх ділянок транспорту, що так скоро досягла позитивних вислідів. Ми вже говорили, що при залізничному транспорті для нас має велике значення транспортна лінія З а х і д н я Е в р о п а - І н д і я, так це питання нас цікавить і у відношенні летунським.

Перед світовою війною існували такі лінії:

1. Лондон - Багдад - Індія - Шанхай;
2. Амстердам - Атени - Багдад - Батавія;
3. Берлін - Атени - Багдад - Тегеран - Кабул.

При створенні України мусять бути завданням уряду перевести ці лінії через території України, а для України буде мати це колосальне культурне, економічне й політичне значення.



## ЗВ'ЯЗОК.

Щоб закінчити нашу розвідку, остається ще сказати декілька слів про справу зв'язку: телеграфічного, телефонічного і радіосполучення.

Телеграф і телефон у нас широко уживається при експлуатації залізниць. На станції телеграф не тільки обслуговує саму залізницю, а завжди був також до диспозиції подорожнім, та взагалі обслуговував потреби населення в телеграмах. Там, де не було поштово-телеграфічної контори, там подавались телеграми і приватного характеру на залізничних станціях.

Телефонні апарати знаходяться в поштових урядах і в домах приватних мешканців. Число телефонічних говірних апаратів в різних країнах за статистикою останніх років таке: на тисячу мешканців:

|           |     |          |
|-----------|-----|----------|
| Швеція    | 116 | апаратів |
| Англія    | 64  | "        |
| Німеччина | 53  | "        |
| Україна   | 5   | "        |

Телефонічних розмов на 1 мешканця проходиться річно:

|           |     |   |
|-----------|-----|---|
| Швеція    | 167 |   |
| Англія    | 45  | " |
| Німеччина | 39  | " |
| Україна   | 9   | " |

Таке положення з телеграфною справою лише потверджує велику заostalість українського громадянського життя і культурного занепаду. Справа народнього зв'язку може тільки зліпшитися, коли українське народнє життя буде виведене з тієї мертвої петлі, в якій воно пов'язане большевицьким режимом, та стане на нові рейки культури, поступу й економічного розвитку.

## ПОШТА І ТЕЛЕГРАФ

Протяг поштових і телефонних шляхів в км

Таблиця ч. 79

| Назва даних                            | 1913   | 1923/24 | 1924/25 | 1925/26 | 1926/27 | 1927/28 |
|----------------------------------------|--------|---------|---------|---------|---------|---------|
| I. Поштові шляхи                       |        |         |         |         |         |         |
| 1. на залізницях                       | 13 231 | 12 202  | 12 624  | 13 694  | 13 391  | 12 891  |
| 2. шосових і ґрунто-<br>вих шляхах     | 11 210 | 21 417  | 32 242  | 22 322  | 18 200  | 17 170  |
| 3. по річних і морсь-<br>ких пристанях | 5 740  | 2 807   | 3 282   | 3 082   | 3 471   | 3 474   |
| II. Телеграфічні лінії і<br>проводи    |        |         |         |         |         |         |
| 1. лінії (без залізні)                 | 10 656 | 12 355  | 12 460  | 13 231  | 12 543  | 21 047  |
| 2. проводів                            | 74 880 | 90 523  | 89 870  | 91 074  | 89 996  | 91 178  |

Як бачимо з цієї таблиці, в протязі поштових і телеграф. шляхів великого поступу за 15 років / від 1913-1928 / не зроблено. Напр., де збільшується протяг ліній, там протяг проводів залишається майже той самий. Тоді як за цей час той протяг мав би збільшитися о 100% найменше, як то бачимо на протязі телеграфічних ліній, що було потріб-но большевицькій владі, щоб зв'язати ( колхозі і совхозі ) з адміні-стративними центрами. Те ж саме можна сказати і про збільшення про-



протягу поштових шляхів по ґрунтових дорогах.

Таблиця ч. 80

Скількість пошт.-телеграф. установ і пошт.-телеграф. обмін.

| Назва даних                                  | 1913   | 1923/24 | 1924/25 | 1925/26 | 1926/27 | 1927/28 |
|----------------------------------------------|--------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Поштово-телегр. установи:                    | 1335   | 1688    | 3249    | 2979    | 2519    | 2637    |
| Дієві телеграфні апарати                     | 1496   | 1453    | 1470    | 1390    | 1384    | 1298    |
| Поштовий внутр. і міжнар. обмін засилок      | 327212 | 185530  | 343961  | 465803  | 548617  | 645922  |
| (відправлено-одержано в тисячах)             |        |         |         |         |         |         |
| Телеграфо-обмін:                             |        |         |         |         |         |         |
| (відправ.-одерж. перехідних в тис. телеграм) | 36653  | 19092   | 24275   | 25908   | 20902   | 21120   |

Число поштових засилок збільшилося майже вдвоє, але число телеграм зменшилося більше як на 2/3 в порівнянні з довоєнним часом /1913 р./. Телеграфна справа також ані в протязі телеф. ліній, ані в кількості телеф. станцій не зробила значного поступу.

Що торкається р а р і я, то скількість радіо-станцій зменшилась. Число приймальних і приймально-подавальних станцій 1924 р. було 57, а в 1928 39. На наших широко-розlegлих степах радіо, як спосіб сполуки, буде конче потрібним, але це все питання далекої будучини, а в наші нужденні часи в Україні та річ є покищо справою неактуальною.

Закінчуючи наш огляд промисловости і транспорту на наших етнографічних землях, мусимо додати, що до наших часів залізниці були взагалі найголовнішим чинником транспорту. і зв'язку. Тепер з'являється на сцену автобус, авто і літак. Ці останні мають перевагу перед залізницею швидкістю доправи і також зручністю навантаження і розвантаження. Але на наших землях, де ще економічно-культурний розвиток не дійшов того високого ступеня розвитку, що може витворити відповідні умови для вантажного авта і літака, залізниці ще на довгий час будуть залишатися єдиним могутнім чинником економічного і культурного розвитку нашої країни.

Ані вантажне авто, ані літак не може перевозити вантажі в такій кількості, як це роблять залізниці, а нашими вантажами якраз і є вантажі великої кількості - зернові продукти, вугілля, руди, чого ані автобусами, ані літаками перевозити неможливо.

Залізниці наші мусять бути так збудовані, щоб скорість поїздів могла бути збільшена, бо ця скорість з н а ч н о відстає від поїздів других європейських країн. Тарифи мусять бути так упорядковані, щоб вони відповідали і роду вантажа і віддалі перевезки з огляду вигоди не тільки держави, але щоб відповідали вимогам продукції й інтересам населення.

Дирекції залізниць мають бути так поділені, щоб відповідали територіальним засадам і роду продукції промислового району, що його та чи інша залізниця обслуговує. Це улегчить переведення статичного об'єкту і улегчить адміністративно-технічну організацію залізниці і її експлоатацію.

При відбудові залізниць треба саме й розглянути статистичні дані о пропускній здібності даної залізниці, що дасть можливість в кожному окремому випадкові вирішити питання про спосіб збільшення пропускної здібності залізниці перебудовою самої залізниці та збільшенням її рухомого складу, чи ліпше буде збудувати другу рівнобіжну лінію



для розвантаження цієї лінії.

Нова сітка залізниць мусить бути розбудована якнайліпше в технічному відношенні, застосовуючи світові досягнення в сфері залізничного будівництва. Стан залізниць в Україні тепер жахливий, тому при створенні нової України треба на ближчий час довести існуючі залізничі до нормального стану, а потім поступово, за заздалегідь створеним планом, перевести розбудову шляхів сполучення, згідно з потребами народного господарства.

Кількість рухомого складу залізниць 1913 р. ( після обчислення ):

Таблиця ч.81

лізниць

| Країна в межах    | Експлуатаційна довжина залізниць після залізн.сітки 1913 р. | Приходиться на 1 км |         |        | на всю довжину за- |         |        |
|-------------------|-------------------------------------------------------------|---------------------|---------|--------|--------------------|---------|--------|
|                   |                                                             | Паров.              | Вант.   | Пасаж. | Паров.             | Вант.   | Пасаж. |
|                   |                                                             |                     | вагонів |        |                    | вагонів |        |
| б.СРСР з Україною | 66 052 км                                                   | 0,33                | 7,33    | 0,48   | -                  | -       | -      |
| б. УСРР           | 11 800 "                                                    | 0,40                | 10,30   | 0,47   | 4720               | 121540  | 5546   |

Таблиця ч.82

Наявна кількість рухомого складу в б. УСРР 1935 року.

| Кількість                | паровиків | вантаж. вагонів | пасаж. вагонів |
|--------------------------|-----------|-----------------|----------------|
| В % від 1913 р.          | 75,4 %    | 115,7 %         | 85,5 % +       |
| Наявна кількість 1935 р. | 3 558     | 140 622         | 4 742          |

+ диви таб. ч. 50

За статистичними даними табл. 49 вантажообіг збільшується в 250 % в порівнянні до р. 1913, а денний перебіг рухомого складу середньо 174,4 - 189,0 180 % ( табл. ч. 47 ) в порівнянні до року 1913, тому непомірно зросла потреба збільшення рухомого складу, що за обчислення в Україні мусить бути в 2,15 разів більша від наявної.

Таблиця ч. 83

| Кількість           | паровики | вант. вагони | пасаж. вагони |
|---------------------|----------|--------------|---------------|
| яка мусить бути     | 10 148   | 261 311      | 11 924        |
| наявність в 1935 р. | 3 558    | 140 622      | 4 723         |
| Хиби                | 6 590    | 120 689      | 7 201         |

До того треба додати, що більшість існуючих паровиків і вагонного парку відслужила всі установлені терміни. Термін служби паровоза, коли він може бути в чинній службі, припускається до 35 років.

У б. Сов. Україні ходять паровики, що перевищили цей термін на десятки років, а в кол. Польщі із 5 200 паровиків 600 паровиків мало вже відслужених 40 років.

Тепер можемо зробити загальний підсумок довжини залізниць на всіх етнографічних землях українських ( округло ) в км.



Таблиця ч. 84

| Країна                                       | Довжина залізниць в км округло |              |            |
|----------------------------------------------|--------------------------------|--------------|------------|
|                                              | Разом                          | В тому числі |            |
|                                              |                                | Двоколійн.   | Вузькокол. |
| б. УСРР                                      | 14 300                         | 3 230        | 800        |
| Кубань                                       | 2 150                          | 520          | -          |
| Крим                                         | 480                            | 150          | -          |
| Поліські залізні. від Мікашевичів до Клинців | 400                            | -            | -          |
| Білоруська АСРР                              | 100                            | -            | -          |
| Басарабія                                    | 650                            | -            | -          |
| Зах.Укр.Землі, що були під кол. Польщею      | 5 530                          | 890          | 500        |
| Буковина                                     | 570                            | -            | 40         |
| Закарпаття                                   | 610                            | -            | 170        |
| ВСЬОГО                                       | 24 790                         | 5 940        | 1 510      |

Коли довжина залізниць б. УСРР 1935 р. рівнялася 14 300 км, то для того, щоб залізниці могли виконати потрібний вантажобіг, треба рухомий склад збільшити на 1 км залізниці УСРР.

|               |         |        |                         |
|---------------|---------|--------|-------------------------|
| Паровиків     | на 0,58 | всього | 8 000 паровиків         |
| Вантаж.вагон. | " 10,68 | "      | 153 000 вантаж. вагонів |
| Пасаж.вагонів | " 0,43  | "      | 6 000 пасаж. вагонів    |

I. Приймаючи на увагу, що й на всіх останніх наших етнографічних землях паровозний і вагонний парк знаходиться в такому ж сумному стані, можна вважати, що для залізниць цілої етнографічної української території було б потрібно доповнити округло: ( на 24 700 км )

|                                                      |         |
|------------------------------------------------------|---------|
| Паровиків                                            | 14 000  |
| Вантажних вагонів ( разом з цистернами і платформами | 265 000 |
| Пасажирських вагонів                                 | 16 000  |

II. Залізниці наші потребують основного ремонту. Після практичних даних, соснова шпала може лежати 5-6 років, дубова - 12 років, шина - 30 років. В цьому відношенні більша половина всіх залізниць ці терміни далеко перевищила.

III. Потрібно поставити нових залізниць із мостами та стаціонарними будовами з блоківкою і відповідним модерним зарядженням округло 4 000 км.

IV. Збудувати шляхів з твердим поверхом округло км 3 500.

V. Провести канали для утворення водних шляхів більших протягів.

VI. Провести розвитку існуючих пристаней і морських портів.

VII. Збудувати елеватори та холодильники на станіях довозу збіжжя і інших продуктів та в портах.

І ще багато потреб упорядкування транспорту виникає при відбудові нашої країни. Вся ця величезна праця, що чекає Україну, потребуватиме величезних матеріальних засобів, що їх можна тепер вимірювати на м і л і я р д и з о л о т и х к а р б о в а н ц і в . Відбудова транспорту буде потребувати напруження всіх сил нашої молоді української нації, бо матеріальний добробут населення залежить від розвитку промисловості й цивілізації, а ці останні тісно пов'язані з добрими транспортними засобами, що їх саме тепер Україні бракує.

Коли ми подивимося на південь Росії та задамо собі питання: " В



яких же границях мала би бути Україна, щоб із себе уявляла с а м о - в и с т а ч а ю ч у о д и н и ц ю з усіма посередниками політичного, економічного та культурного і державно-творчого характеру, то прийдемо до переконання, що ці межі мусять охоплювати наперед всі землі, де українці живуть компактною масою, та Україні мусять прийти ще й ті землі та райони, що творять з Україною цілість економічно-господарську, чи відграничують Україну від сусідніх народів і держав. Тому в межах України без жадних застережень мусить бути Крим, де українці в наші часи, хоч і не мають абсолютної більшості, але ж Крим зв'язаний з нашою землею і географічно, і історично, а також має для нас велике стратегічне значення, а далі Північний Кавказ.

Природною границею між Україною та Азарбайджаном і Грузією будуть Кавказькі гори. Найбільшою країною Північного Кавказу є Кубанщина, земля абсолютно українська. З північним Кавказом Україна зв'язана і національно, і з боку господарського, бо ж там знаходяться джерела української нафти, саме в Грозному і Майкопі, в Ставропольщині найліпша в світі пшениця.

Східні границі має творити Каспійське море та Волга.

Простір Донецької області є резервою для розселення там українського населення. Цей край вже й тепер заселений наполовину українцями. На півночі з Московщиною та Білоруссю не маємо природних границь. Тому цією границею мусить бути ріка Хопер та Дін до того місця, де вони зближуються біля Царицина до Волги, а від Хопера на захід має йти почасти по етнографічних українських границях повше Воронеж, під Курськом далі над Гомелем а потім на білоруські території понад українською швейцарською залізницею аж до Берестя. Поліські залізниці по своєму складу службовців є залізницями чисто українськими, та ще 1918 р. відогравали велике значення в організації "Залізничної Співки" в Україні.

Західні границі були б приблизно такі, як вони є розмежовані тепер між Німеччиною і б. ССРР - від Берестя через Перемишль по Сянок. Тут будемо мати спільну границю з Словаччиною та Угорщиною, далі по границі Буковини й Бессарабії до Чорного моря. Південні береги України омиває Чорне море з заливом Озівським.

Українці мають своє історичне право на своє власне й щасливе життя, і ми віримо, що той час недалекий. Тому молоде покоління не сміє марнувати часу, а заздалегідь озброюватись технічним знанням для того, щоб в недалекій будучині перебрати на себе величезне завдання відбудови нашої Батьківщини.

+ Українське розселення сягає аж до Камішина на Волзі і на схід поза Волгу. На малі ч. III. показані ті границі крапками.







## Л І Т Е Р А Т У Р А

1. Залізничні станції та річні пристані на території Української СРР на 15. VII 1928. Центр. Статист. Управління України.
2. УСРР в цифрах за 1936 рік. Статист. Управління України.
3. Статистика України ч. 82. Перелік залізничних станцій України й Криму на 1 січня 1925 р.
4. Україна. Статистичний річник на 1928 р.
5. Статистичний щорічник на 1929 р.
6. "Статистична хроніка". Державна статистика УСРР за різні роки від 1922 - 1934.
7. Urzędowy rozkład jazdy i lotów z mapamy, wydaw.Min.kom. P.K.P. za 1939 r.
8. Eisenbahn und Verkehr - Jahrbuch 1917. Herausgeben von Rudolf Kanel.
9. Eisenbahngeographie Polens Inaugural-Dissertation, vorgelegt von Rudolf Rühling 1936.
10. Ministerstvo železnic.Statistika ČSl.drah za rok 1919 - 1935.
11. Ing.F.Stočas, vrchní ředitel ČSl.státních Aerolonií.
12. Mały rocznik statystyczny - 1939- Warszawa.
13. Deutsches statistisches Jahrbuch 1939.
14. Časopis ČSl.inženýrů 1925 - 1936.  
R.XL.č.22.Zásady projektování podzemních drah.Ing.Vlad.List.
15. Cestovní zpravodaj ČSD.č.2.-1933.  
Úkol železnic a jejich význam.
16. Mann:
  - a/ Eduard Gaeblers, specialkarte des Mittelmeergebietes-1941.
  - b/ Westermanns Generalkarten.N.11.Europa Jahr 1941.
  - c/ Übersichtskarte der k.k.Österreichischen Staatsbahnen und der im staatsbetriebe befindlichen Privatbahnen stand von 31.III. 1905.
  - d/ Україна. Карта з залізницями, шляхами, копальнями заліза, соли, нафти. Київ, 1919.



17. Технічні вісти. Львів, 1924 - 1930.
18. УСРР в цифрах. Статистичний довідник - 1936 -- Харків.
19. В. Кубійович - М. Кулицький. Географія Укр. земель. Атлас та фізична карта Чорноморських країн - 1941.
20. УСРР в цифрах. Автотяглові шляхи - 1935.
21. Статистичні дані Міністерства Шляхів УНР. - 1918/20 років.
22. Железные дороги в России и СССР по Лесгафту 1935.
23. Роль сельского хозяйства в России и СССР. Соболев 1935.
24. Ситуація в українській промисловості. Лекторат "Советської преси." Лекц. ч. 10/37, 5. 4. 1941.
25. Инж. М. Сціборський. Україна в цифрах - 1939.
26. Е. О. Сакович, інж. шляхів. Залізні дороги. Концепт лекцій. Подєбради 1928.
27. Инж. шляхів. Е. О. Сакович. Доцент Укр. госп. Академії в Ч.С.Р. Залізнична політика. Лекції Укр. Г. А. Подєбради 1924/25.
28. Инж. Анатолий Огієнко. Реферат - Шляхи на землях України 1941.
29. Василь Іваніс. Промисловість України і північного Кавказу. Том - XL III - книга 10., 1938.



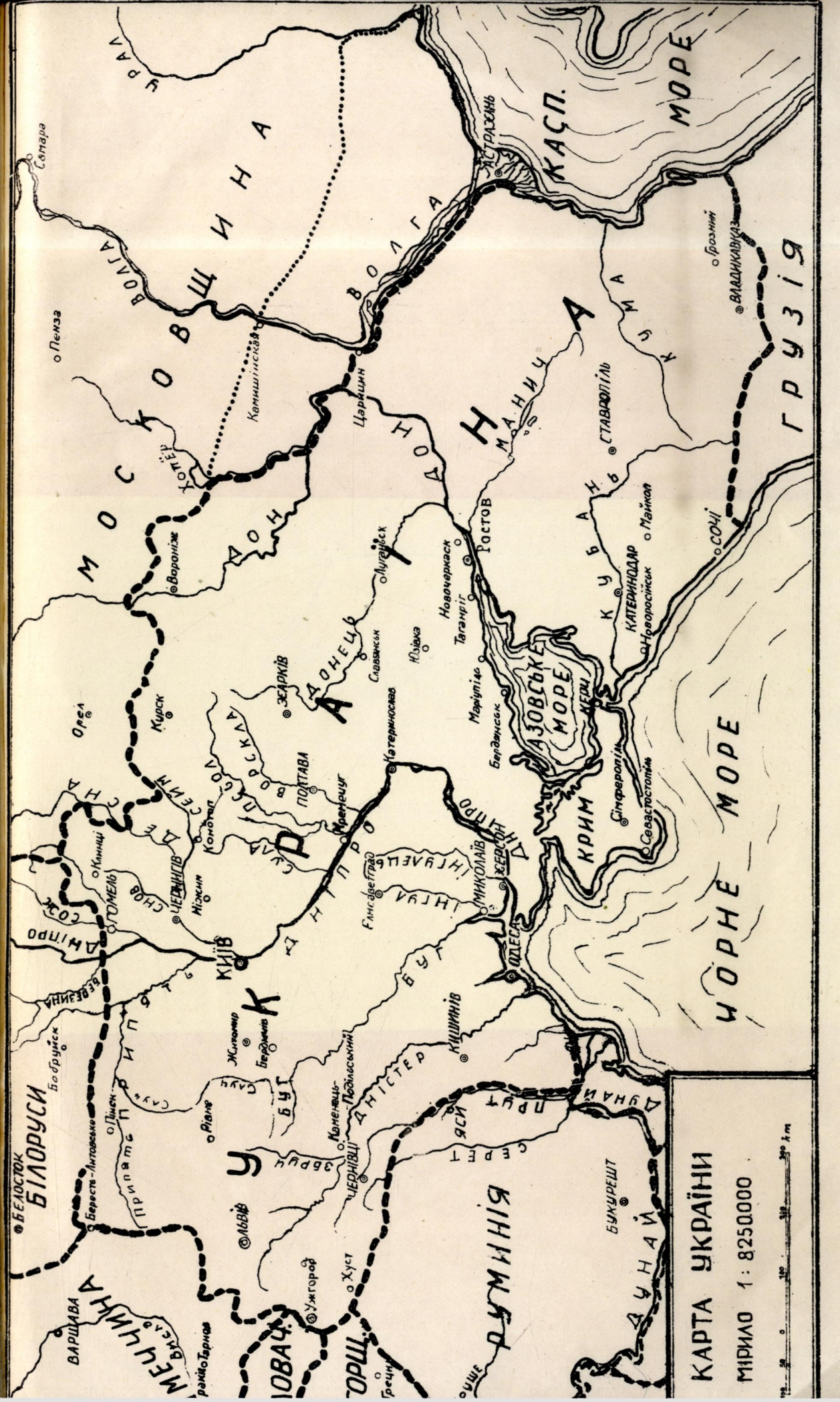
# З М І С Т

|                                                                                                |     |
|------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Вступ.....                                                                                     | 1.  |
| Загальна кількість людности та розмір по головніших країнах та світовий підсумок.....          | 2.  |
| Головні галузі народнього господарства.....                                                    | 4.  |
| Промислові райони:                                                                             |     |
| Донецький басейн.....                                                                          | 6.  |
| Придніпровський район.....                                                                     | 12. |
| Харківський район.....                                                                         | 13. |
| Київський район.....                                                                           | 14. |
| Одеський район з Кримом.....                                                                   | 16. |
| Північно-кавказький район та Озівсько-Чорноморський край.....                                  | 17. |
| Бориславський район.....                                                                       | 19. |
| Лісництво.....                                                                                 | 21. |
| Фавна України.....                                                                             | 22. |
| Інші другорядні галузі промисловости.....                                                      | 22. |
| Загальні міркування в звязку з розвитком промисловости, густотою сітки засобів сполучення..... | 23. |
| Залізниці.....                                                                                 | 25. |
| Залізниці з Західній Україні.....                                                              | 48. |
| Залізниці Закарпаття.....                                                                      | 50. |
| Залізниці підземні.....                                                                        | 51. |
| Залізниці висячі.....                                                                          | 51. |
| Шляхи безрейкові.....                                                                          | 51. |
| Протяг возових шляхів у Наддніпрянській Україні по районах за даними на 1.XII.1928 р.....      | 52. |
| Автотягловий транспорт.....                                                                    | 53. |
| Західні українські землі.....                                                                  | 57. |
| Річні шляхи.....                                                                               | 58. |
| Протяг річних шляхів по 6.УСРР.....                                                            | 59. |
| Морський транспорт.....                                                                        | 60. |
| Повітряний транспорт.....                                                                      | 63. |
| Зв'язок.....                                                                                   | 65. |
| Пошта і телеграф.....                                                                          | 65. |
| Література.....                                                                                | 71. |



[illegible]





КАРТА УКРАЇНИ

МІРИЛО 1: 8250000





# ЗАУВАЖЕНІ ПОМИЛКИ.

Стор. Рядок.

Н а п и с а н о:

М а є б у т и:

|    |          |                     |                                                                        |
|----|----------|---------------------|------------------------------------------------------------------------|
| 11 | 22 згори | Карпатській Україні | Закарпатті                                                             |
| 26 | 15 "     | 410.016;4,4;42,3    | 401.976;5,1;41,7                                                       |
| 26 | 17 "     | Росія (Імперія)     | Росія (Імперія Европ.част)                                             |
| 31 | 6 "      | СССР                | СССР - Простори Імперії з Сибіром, без Польщі, Бесарабії і Прибалтики. |
| 31 | 11 знизу | в саж               | в саж. підйом                                                          |
| 47 | 9 згори  | пігіршився          | погіршився                                                             |
| 47 | 19 знизу | найвищі             | найновіші                                                              |
| 47 | 11 "     | границями           | гранями                                                                |
| 47 | 5 "      | перешивання під     | перешивання на                                                         |
| 49 | 1 "      | на слід сторони     | Дирекція Станіславівська була приділена Львівській дирекції            |
| 49 | 2 "      | 5.109;507           | 5.019;509                                                              |
| 50 | 1 "      | Дирекція ітд        | (викреслити цілий рядок)                                               |
| 56 | 1 "      | Україну             | Україну залізницею                                                     |
| 61 | 22 згори | і збільшився        | (викреслити)                                                           |
| 66 | 18 "     | рарія               | радіа                                                                  |
| 67 | 17 знизу | 174,4 - 189,0       | $\frac{1}{2}(174,4 + 189,0) =$                                         |
| 67 | 14 "     | наявної             | наявної (Дня р.1935.)                                                  |
| 67 | 11 "     | мусить бути         | мусила бути в 1935                                                     |

Праця інж Ю. Колларда була закінчена дня 1.VII.1941 р.







5844

P/1







РА 5844

Ю. Коллара

Промисловість