

Салата Г.В.

Київський національний університет культури і мистецтв

БІБЛІОГРАФІЧНО-АРХІВНА БАЗА ЯК ДЖЕРЕЛО З ІСТОРІЇ ЗАЛІЗНИЦІ «КИЇВ-БАЛТА»

Залізниця XIX століття – феномен, з точки зору науки й техніки, застосування технологій, підвищення рівня загальної й спеціальної освіти, в першу чергу, інженерної. Для України, у межах Російської імперії, її прекрасних міст, пов'язаних із залізницею, це була ера нових відкриттів, зрушення з мертвої точки доби кріпосного права, нової промисловості й детально розробленої залізничної інфраструктури, нової архітектури міст, нового способу життєдіяльності соціуму, особливо в сенсі вільного переміщення людей й вантажів, складної й високооплачуваної праці. В якості методології дослідження є актуальними принципи наукових досліджень, методи наукових досліджень, в першу чергу, на ниві історії – суспільства, науки й техніки, містобудівництва, соціальної культури, в річищі вивчення джерел й літератури різноманітного походження, які збережені в архівах, музеях, бібліотеках й т. п., в середовищі музейної практики й пам'яткознавства, виставкової діяльності. Метою дослідження є аналіз архівних джерел з історії будівництва залізниці Київ-Балта, яка зіграла піонерну роль у розвитку промисловості, транспортної інфраструктури, соціокультурного життя населення частково, Російської імперії, східної й центральної України, та її міст, які були дотичні до цієї залізниці. Значення дослідження має теоретичне й практичне спрямування. Має місце подальше вивчення історичних джерел, з метою їхньої актуалізації, відтак, підтримки історичної пам'яті – регіональної й локальної. Висвітлена у статті тема має певне теоретичне і практичне значення. З точки зору теоретичного значення вона має перспективу в сенсі подальшого дослідження джерел з історії Південно-Західної залізниці – архівно-документальних й бібліографічних. У практичному сенсі ця історія може викладена в спецкурсах з історії України, Києва, із історії науки, техніки й технологій.

Ключові слова: документ, архів, залізниця, Київ, Балта, техніка, технології.

Постановка проблеми. Актуальність теми дослідження визначена декількома факторами. По-перше, в умовах швидких змін у ландшафті міст, селищ, які пов'язані з залізницею, є актуальним відновлення історичної пам'яті, через залучення сучасного покоління до історії рідного краю в різних його аспектах. Будівництво залізниці Київ-Балта, її дільниці – Балта-Одеса, дало значний поштовх щодо генеральних змін у способі життєдіяльності суспільства й народонаселення. Території, на яких прокладалася залізниця, значно трансформувалися на багатьох рівнях, – у промисловому, торгівельному, транспортно-інфраструктурному, та у соціокультурному. В образному аспекті паротяг (паровоз) з вагонами став символом локомотиву історії, особливо регіональної. Запрацювали певні галузі з видобутку, переробки, промисловості й транспорту.

По-друге, суттєво поживалося соціокультурне життя міст, причетних до магістральної залізниці. Виникли нові інженерно-технічні професії, зна-

чно підвищився загальний рівень культури суспільства, в першу чергу, в спеціалізованій освітній царині. Технічно-інженерні освітні заклади в Україні стали основним середовищем освіти й виховання молоді різних чинів; взагалі, значно підвищився авторитет інженерно-технічних спеціальностей. Яскраво й потужно розвивалися осередки залізничної інфраструктури; залізничні вокзали відігравали роль багатоструктурних соціокультурних хабів – центрів сучасного сервісу (на той час), як інженерно-промислового, так і побутового. Розбудова вокзальної інфраструктури, специфічної архітектури й промислово-ужиткового дизайну надали поштовх розвиткові міст.

По-третє, особливо на початку XX століття, вокзально-залізничне життя долучило у свій вир багатомільйонну публіку: військові – країна пережила Першу революцію, вела низку війн, згодом розпочалася Перша світова війна; переміщувалися робітники, розроблюючи промислові осередки імперії; селяни, в столипінські часи, коли «столипінський вагон» став символом великого

переселення селян; залізничні кадри – від менеджерів до інженерів й технічного персоналу, – вважалися причетними до еліти суспільства, яке дедалі розвивало капіталістичний спосіб життя.

У-четвертих, саме залізниця стала осередком військово-політичних криз у ХХ столітті. Мільйони військових, представлених усіма родами військ, брали участь у політичних зрушеннях, у війнах й революціях; вони переміщувалися терміново й масово, особливо під час Першої світової війни.

Залізниця зіграла певну роль в добу Національно-визвольних змагань в Україні 1917–1922 рр. Саме в районі Крут здійснили свій подвиг юні захисники України. У радянський час, особливо в передвоєнні роки, залізниця масово перевозила військових, робітників, ув'язнених, які також брали активну участь в розбудові транспортної інфраструктури. У час Другої світової війни – перетворилися на магістральні артерії, які поєднували Третій рейх з Україною і Білоруссю, в економічному й військовому сенсі; саме вони стали об'єктами дій партизан й підпільників по всій окупованій гітлерівцями території; у 1943 році на цих територіях тривала «рейкова» війна, яка призвела до значного успіху Радянської Армії, і вже в 1944 році Україна була визволена від німецько-фашистських загарбників!

У п'ятих, важко переоцінити внесок українських залізниць, в першу чергу, Південно-Західної, в справу післявоєнної відбудови, подальшого розвитку України, яка справедливо вважалася житницею СРСР, постачальником сировини різного роду; ця залізниця була основною транспортною магістраллю, що вела до Європи.

Нині Одеса й Чорноморськ завдячують своєму економічному й військовому значенню, у тому числі, цій залізниці; значення залізниці (ць) в сьогоденні залишається стабільним. Має місце оновлення рухомого складу, якісно зріс рівень залізничного сервісу, в відношенні до різних його споживачів. Проте, внаслідок воєнних дій на сході України, залізничне сполучення було перерване; РФ тим часом нарощує свої потужності в цій галузі, включаючи військові приготування. Це є реальність нашої доби й ми переконані, що Україна виборе свою незалежність та переконливо доведе здатність значно підвищити як суспільний, так і добробут населення, яке користується залізницею.

В якості методології дослідження застосовані загальнонаукові принципи – системності, комплексності, всебічності, об'єктивності й історично-логічний. Нами використані методи

філософського характеру, загальнонаукові й спеціальні методи – це-перш за все, методи історичної науки, методи спеціальних історичних дисциплін, методи архівознавства й документознавства, методи в галузі бібліографії, методи, які мають місце в спеціальних галузях будівництва й транспорту. В якості теоретичного підґрунтя дослідження є актуальними підходи в наступних галузях: у філософії науки й техніки, у мистецтвознавстві й культурології (має місце звернення до таких жанрів мистецтва, як архітектура й промисловий дизайн, образотворче мистецтво й скульптура), у соціальній історії, у сфері екології й природного ландшафту та ін.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Стан розробленості дослідження виходить з аналізу основних напрацювань у цих галузях. З приводу теоретичного й практичного тлумачення місця й ролі науки, техніки й технологій, в Україні видана низка різноманітних досліджень в вигляді статей, дисертацій, монографій, в тому числі, в науково-популярному викладі. Серед них можливо виділити вагому працю авторства Едуарда Семенюка [63]. Стосовно історії залізничного транспорту в Україні розроблена низка досліджень.

Зокрема, відмітимо роботу Є.Ф. Белінського [47], статтю авторства О.М. Машкіна [57].

Аналізуючи залізничне будівництво в Україні, у період ХІХ – на початку ХХ ст., необхідно розуміти, що останнє виконувало роль основного напрямку промислового перевороту в транспортній галузі; в умовах пост кріпосницької системи, в якості вагомого прискорювача економічного розвитку, загальної соціально-економічної модернізації суспільства.

З цього приводу в Україні були видані різноманітні матеріали, зокрема, за авторством О.Б. Варнеке [50], С.В. Кульчицького [54, 55]; І.В. Агієнко [46], М.М. Москалюка [58].

Серед робіт, які висвітлюють розвиток залізниць в Україні, виокремимо дослідження, виконані в аспекті підготовки кадрів залізничників; це праці авторства С.С. Богатчука [48], О.В. Іванової [51] й О.М. Кривопішина [53].

Зокрема, О.М. Кривопішин [53] зазначив: *«...Південно-Західні залізниці з'єднуючи великі промислові центри і проходячи по густо населеному краю, ...пожвавлювали його життя... залучали багато ...вантажів, задовольняючи потреби населення у швидких, безпечних, зручних і дешевих шляхах сполучення... Більше третини усього персоналу залізниць складали кваліфіковані кадрові робітники залізничних майстерень*

і депо...» [64, с. 353]. Також дослідник наводить важливий факт: «...Перше залізничне училище на теренах ...України було відкрито у 1870 році в Харкові... » та зазначає, що у 1870 році, з початком регулярного сполучення на магістралі Київ–Одеса, виникла необхідність підготовки робітників для обслуговування цієї галузі транспортного господарства.

Київське залізничне училище стало першою професійною школою у Києві, яка готувала кваліфіковані кадри різних робітничих спеціальностей для обслуговування залізниці.

Постановка завдання. Ці роботи – вітчизняні та зарубіжні, не втратили сьогодні своє актуальне значення. В умовах суспільних трансформацій, науково-технічної й технологічної модернізації, вимагає особливої уваги процес збереження історичної пам'яті, процес бібліографічного й архівного опрацювання інформації, яка має історичне значення.

Ще треба мати на увазі – більшість документів з нашої тематики зберігаються в РФ, у Санкт-Петербурзі (у Російському державному історичному архіві у м. Санкт-Петербурзі (далі – РДІА у м. Петербурзі)) [17-27].

Відповідно зазначимо, що архівні документи, література, інші матеріали (карти, альбоми), що дійшли до нашого часу, зберігаються в мережі українських державних архівів, у ЦДІА (м. Київ) [39], ДАКО, ДА міста Києва, в ЦДАНТД (м. Харків), обласних архівах й бібліотеках [40]. Особливо це стосується газет і журналів, які друкувалися в описуваний період; їхня певна кількість зберігається в ЦНБ імені В.І. Вернадського, у Національній історичній бібліотеці (Київ), інших бібліотеках.

При цьому, певні техніко-технологічні відомості, які містяться в російських й вітчизняних архівах й бібліотеках, музеях, тощо, почерпнуті з видання управління Південно-Західних залізниць «*Вестник Юго-Западных железных дорог*» (Юго-Западные железные дороги. (1890–1907); Юго-западные железные дороги. (1907–1909), Юго-Западные железные дороги. (до 1917 года), Вестник Юго-Западных железных дорог..., ПСЗ) [41–43]. Інші дані, які стосуються нашої проблеми, мають форму науково-популярного викладу.

Виклад основного матеріалу дослідження. Питання будівництва залізниці на сучасних українських землях, вирішувалося у першу чергу щодо її напрямку до Одеси (або без Одеси) [52]. Ця полеміка точилася на сторінках таких видань,

як: «*Санкт-Петербургские Ведомости*», «*Московские Ведомости*», «*Одесский Вестник*». При цьому Київ розглядався в якості стратегічного пункту, а не як торговельний хаб. У 1868 році розпочалося будівництво першого залізничного шляху на теренах тодішньої частини Російської імперії, яка називалася Південно-Західний край (або сучасна Україна), від Балти до Одеси (196 верст).

В.П. Ієвлева зазначає [52], що внаслідок великої витратності на будівництво залізниць, були засновані приватні акціонерні товариства (АТ), на конфесійних угодах. Всього таких на території Росії було утворено 357 (з них – 53 залізничних, 73 банківських та 163 промислових) [53]. У свою чергу, ці товариства користувалися послугами банківських контор. Причому, цей процес не мав планового порядку, й не був систематизованим.

Протягом 1870-их років мережа цих установ була Міністерством шляхів сполучення (МШС) Росії розпорошена між 52 АТ. Міністерство намагалось вирішити питання урегулювання відносин між власниками приватних залізниць та державою [53]. З 1869 року МШС Російської імперії очолював Володимир Олексійович Бобринський, генерал; саме при ньому відбулося посилене залізничне будівництво за концесіями.

Не обійшлося й без корупції в мільйонних сумах, в результаті заборгованість приватних залізниць держскарбниці зростає; міністр був звільнений. З 1871 року МШС очолює Олексій Павлович Бобринський, теж генерал. На його думку, залізниці мали будуватися за рахунок держскарбниці; з цим не погодився тодішній міністр фінансів граф Михайло Христофорович Рейтерн [1; 2; 5; 11; 16].

У цей час було засноване *Управління залізниць*; держава згодом повністю взяла під свій контроль проведення дослідницьких робіт, розрахунків і кошторисних витрат.

Києво-Балтська залізнична лінія, за умовами договору укладеного між Товариством «*Де-Врієр і К°*» (очільник де-Врієр, бельгійський громадянин) й царським урядом (він взяв на себе зобов'язання з будівництва та постачання всіма засобами для спорудження) розпочала свою історію створення та функціонування 25 травня 1866 року.

Залізниця поділялася на дві ділянки: гілка, від Козятина до Бердичева, складала 27 верст; від Жмеринки до Волочиська – 167 верст. Передбачалося прокласти (з усім відгалуженням) 622 версти залізничної магістралі. На шляху від Жмеринки до Балти – звести 2 мости, зробити цей відрізок

залізниці двоколіїним; на інших ділянках – одноколіїний рух. Волочиську гілку – ввести після угоди між Росією й Австрією, з метою з'єднання Києво-Балтської магістралі (через Тернопіль) зі Львовом.

Загальна сума склала 14 083 370 рублів 50 копійок (металевих), (карбованець – українська назва рубля Російської імперії), 23 167 696 рублів кредитних коштів; тобто вартість 1 версти магістралі становила 21 484 рублів 60 копійок (металевих), 37 403 рублів 24 копійок кредитних коштів [52, с. 50]. Усі дослідницькі роботи були проведені інженер-капітаном О.Є. Шпильовим. 26 лютого 1866 року було закінчено визначення майбутнього шляху.

Імператор Олександр II наказав застосувати для будівництва залізниці армію; для цього були залучені 5-а, 33-я й 14-а піхотні дивізії; шлях від Києва до села Борщагівка доручили будувати 5-й дивізії. Дільницю від Жмеринки до Києва передбачалося будувати силами 10 000 штатських робітників, 500-ми возами. Земляним роботам мали сприяти власники земель.

Оскільки у країні не було певного обладнання, металеві конструкції завозилися з-за кордону, в основному, по морю, транзитом через Одесу. Частина шпал – у місцевих лісах; на 1 одну версту було розраховано 1400 шпал. Закордонні спеціалісти опікувалися укладанням рейок.

Товариство також мало збудувати вокзали та депо, 10 водогінних башт – у Києві, Кожанці, Козятині й Борщах. Ще дуже важливий момент: Товариство уклало угоду з петербурзькою контрою «Сіменс і Гальке» (Siemens & Halske AG. 20th Century Press Archives, 1908) відносно прокладання телеграфного сполучення по всій Київсько-Балтській лінії [34]. На той час це була провідна телеграфна компанія в Європі.

Але з часом стався конфуз – робітники пиячили, ухилялися від роботи, були незадоволені зарплатнею та організацією праці; у цих умовах Товариство вирішило залучити замість штатських робітників, солдат, 6 000 піхотинців-саперів, 3 000 штрафників. У результаті на 1867 рік полотно з ґрунту було зведено на 162 верстах. Земляні роботи здійснювалися під наглядом інженера Яхимовича.

Київська залізнична станція знаходилася в топі. Були закладені 3 станції II класу: у Козятині, Бердичеві й Жмеринці; 3 станції III класу – у Вінниці, Крижополі й Борщах; 16 станцій IV класу, в наступних поселеннях: Боярка, Мотовилівка, Фастів, Кожанка, Попільня, Брівки, Радзивилів,

Голедри, Калинівка, Гнівань. Ярошенки, Юрківка, Вапнярка, Попелюха, Кодима, Слобідка.

У 1867 році здійснено випробування рейок, поставлених з Бельгії. У складі комісії були присутні: від інспекції з будівництва: інженери, штабс-капітани – Замятін і Шталь, від Товариства – інженери, полковник Крейслер і підполковники Петерс і Леталь; головний керівник робіт – А.А. Фільйоль-Броги.

Будівництво затягувалося внаслідок поганої організації робіт, несвоєчасної виплати зарплатні, що спричинило відтік кадрів. Всього ж на будівництві залізниці було залучено 30 000 робочих людей. На початку вересня 1868 року рейки були змонтовані на шляху від Києва до Балти; був відкритий тимчасовий рух по всьому маршруту. На цьому наполягали власники заводів і фабрик, землевласники краю, тодішніх Чернігівської та Полтавської губерній; вони неодноразово зверталися до МШС з проханням відкрити вантажний рух.

У січні 1870 року скликано нову комісію в складі: голова комісії, інженер, дійсний статський радник Еміль Карлович Шернваль-Валлен [2], інженер, статський радник Петерс, інженер, статський радник Генріх, інженер, статський радник Філевич; інженер, титулярний радник Зубов. У результаті діяльності комісії Київсько-Балтську залізницю було визнано придатною до експлуатації та офіційно відкрито 26 травня 1870 року [53, с. 82–85].

Одночасно будувалася Курсько-Київська залізниця. Місцем їхнього з'єднання мав стати Київ. Для цього передбачалося спорудити в Києві хаб (пасажирсько-товарний), звести міст через Дніпро. Київський вокзал спроектував Іван-Фрідріх Станіславович Вишневський (1829–1875), український архітектор.

Закладка Київського вокзалу відбулася 25 липня 1867 року. Святкову церемонію розпочав митрополит Київський та Галицький Арсеній (до постригу Федір Павлович Москвін; 1796–1876), єпископ Російської православної церкви. У фундамент майбутнього вокзалу було закладено металеві дошки, на яких російською та французькою мовами було викарбовано текст: «...*Киев. 25 июля 1867 года. В царствование Государя императора Александра II-го. Заложено это здание в присутствии: высокопреосвященного Арсения митрополита Киевского и Галицкого; Киевского, Подольского и Волынского генерал-губернатора, генерал-адъютанта Безака, начальника инспекции, генерал-майора Бобрисцева-Пушкина и председателя общества строителей дороги де-Вриер, Шакен, Брюно и К^о г. Фильоль-Броги*» [7].

Місцем його розташування стала долина річки Либідь, з боку передмістя Нижня Солом'янка, наприкінці вул. Безаківської. Згодом, у час будівництва Київського вокзалу, міська комісія з перейменувань у 1869 році назвала вулицю на честь генерал-губернатора Олександра Павловича Безака (1800–1868), одного з активних організаторів й учасників проекту спорудження залізниці [38].

У передмісті *Верхня Солом'янка*, з боку товарної залізничної станції, було засновано Залізничну колонію, одночасно з Головними залізничними майстернями, які згодом стали визначним ремонтним хабом у структурі Південно-Західної залізниці; їх відкрили для експлуатації в 1868 році; у 1879 році вони отримали назву «*Головні залізничні майстерні Південно-Західної залізниці*»; цей факт спричинив діяльність поселення залізничників, воно стало Київською Залізничною колонією [8; 53, с. 84–85]. Товарна станція існує й донині; на стіні одного з пакгаузів зберігся надпис часів гітлеровської окупації Києва: «*Verboten!*» («*Заборонено!*»).

Вокзали-станції II класу (зазначені вище) Києво-Балтської магістралі будувалися на основі подібного проекту, але в значно менших архітектурно-будівельних розмірах. Вартість таких станцій складала 134 827 рублів (Кривошипін, 2012:83). Всього споруджено 5 дільниць залізниці; відповідальним за роботи на 1-й дільниці був Карл Федорович фон Мекк (1821–1876), російський підприємець (Столичный лоск...); за всі роботи відповідав інженер-полковник Валеріан Олександрович Панаєв (1824–1899) («*Русская старина*», 1893:320-355,461-502). Замість бельгійських рейок були замовлені британські; рухомий склад прибув з Німеччини (платформи і вагони були виготовлені на заводі Леуенштейна (Гамбург), локомотиви – на фірмі «*Борзінг*» (Берлін)).

Нарешті, фінальним акордом у цій історії стало будівництво мосту через Дніпро. Його спорудження стало знаковим не тільки для Києва, але й для всієї Російської імперії; міст з'єднав Києво-Балтську залізницею з Москвою, яка, в свою чергу, поєднувалася зі столицею, із Санкт-Петербургом.

Міст спроектував знаний Аманд Єгорович Струве (1835–1898), російський військовий інженер, який перетворив Київ з ранньомодерного урбаністичного центру на новітнє місто (Рішення Київської міської ради від 19 квітня 2018 року...; Анисимов, 2006). Він мав 12 прогонів, 13 опор, був (на той час) одним з найбільших мостів у Європі – 1058 метрів. 12 лютого 1870 року здійснено його випробування. За особливі звитяги у залізничному будівництві імператорським указом А.Є. Струве було присвоєно військові звання – підполковника і полковника (Де-Струве Адам Єгорович. Список генералам по старшинству...).

Висновки

1. Висвітлена вище у роботі тема має певне теоретичне і практичне значення. З точки зору теоретичного значення вона має перспективу в сенсі подальшого дослідження джерел з історії Південно-Західної залізниці – архівно-документальних й бібліографічних. У практичному сенсі ця історія може викладена в спецкурсах з історії України, Києва, із історії науки, техніки й технологій.

2. Історія будівництва залізничної магістралі Київ-Балта яскраво зображує реалії тодішнього життя в Україні на теренах Російської імперії. Ця залізниця мала для Росії перш за все військово-політичне значення. Країна пережила Кримську війну, попереду ще були бої на Балканах; імперія вступила в пореформений час, коли активно розвивалася промисловість; нарощувалося потужне цукровиробництво; Україна мала одне з передових місць в імперії в сенсі сільського господарства, опинилася у вирі торгівельних й економічних трансформацій.

3. У описуваний нами час українські міста – від Києва до Одеси, значно зросли в якості економічно-торгівельних хабів. Залізниця пожвавила розвиток містобудівництва на українських землях. Також була приділена велика увага кадрам, які мали забезпечувати технічний й технологічний розвиток; були засновані спеціальні технічні заклади, де молодь отримувала гідну технічну освіту.

Список літератури:

1. А.Я. Рейтерн М. Х. *Энциклопедический словарь Брокгауза и Ефрона* : в 86 т. (82 т. и 4 доп.). СПб., 1899. Т. XXVIa. С. 511–512.
2. Азанчевский В.Н. Рейтерн М. Х. *Русский биографический словарь* : в 25 томах. 1913. СПб. Т. 16: Рейтерн – Рольцберг. С. 5–22.
3. Внеклассная станция Киево-Брестской железной дороги в Киеве (Литография Бегрова А.). Листы 44–47. *Зодчий*. 1874, сентябрь – октябрь.
4. Герсеванов М.Н. Институт инженеров путей сообщения (Санкт-Петербург). Отчет о состоянии Института инженеров путей сообщения Санкт-Петербург, 1867–1904 . С 1 июня 1898 по 1-е июня

1899 года / представленный директором М. Н. Герсевановым. Тип. Ю. Н. Эрлих, 1900. 83 с. Отчеты с 1-го июля 1899 по 1-е июля 1900 г. и с 1-го июля 1900 по 1-е июля 1902 г. печатались в Сборнике Ин-та инженеро-путей сообщения... 1901, вып. 55; 1904, вып. 64 (Шифр: 18.339.3.1).

5. Гр. Рейтерн Михаил Христофорович. Список гражданским чинам первых трех классов. Исправлен по 1-е февраля 1890 года. СПб. : Типография Правительствующего сената, 1890. С. 8–9.

6. Де-Струве А. Е. Список генералам по старшинству. Составлен по 1 января 1898 года. Санкт-Петербург: Военная типография. С. 395.

7. Закладка в Киеве станции железной дороги. *Киевлянин*. 1887. № 89. С. 143–145, 182.

8. Звід пам'яток історії та культури України. Київ. Кн. 1, ч. 1. К. : УРЕ ім. М.П. Бажана, 1999. 345 с.

9. Исторический очерк железных дорог в России с их основания по 1897 г. включительно. СПб. : Типография Министерства путей сообщения, 1998. Вып. 1. С. 119.

10. История железнодорожного транспорта России. Т. I: 1836–1917 гг. СПб, 1994. 336 с.

11. Куломзин А. Н., Рейтерн-Нолькен В. Г. М. Х. Рейтерн. Биографический очерк. СПб., 1910. 195 с.

12. Министерство путей сообщения. Энциклопедический словарь Брокгауза и Ефрона : в 86 т. (82 т. и 4 доп. т.). СПб., 1890–1907.

13. Охоронні зони пам'яток історії та культури. Залізничний район. Паспорти: Звіт НДПІАМ. Інв. № 1328. К., 1987.

14. Очерк правительственных отношений к постройке и эксплуатации железных дорог. *Журнал МПС*. СПб., 1878. Т.2. Кн. 1. С. 120–137.

15. ПСЗ-2, 1878 г., № 58611; ПСЗ-3, 1894 г., № 10800.

16. Рейтерн М. Х. *Еврейская энциклопедия Брокгауза и Ефрона*. СПб., 1908–1913.

17. Російський державний історичний архів у м. Санкт-Петербурзі (далі – РДІА у м. Санкт-Петербурзі). Ф. 174. Оп. 1. Спр. 5. 450 арк. 1873–1873 рр.

18. РДІА у м. Санкт-Петербурзі. Ф. 207. Оп. 1. Спр. 20. 256 арк.

19. РДІА у м. Санкт-Петербурзі. Ф. 219. Оп. 1. Спр. 5946. 280 арк.

20. РДІА у м. Санкт-Петербурзі. Ф. 219. Оп. 1. Спр. 6104. 155 арк.

21. РДІА у м. Санкт-Петербурзі. Ф. 219. Оп. 1. Спр. 6163. 408 арк.

22. РДІА у м. Санкт-Петербурзі. Ф. 265. Оп. 2. Спр. 363. 142 арк.

23. РДІА у м. Санкт-Петербурзі. Ф. 268. Оп. 3. Спр. 61. 50 арк.

24. РДІА у м. Санкт-Петербурзі. Ф. 446. Оп. 26. Спр. 10. 325 арк.

25. РДІА у м. Санкт-Петербурзі. Ф. 446. Оп. 28. Спр. 3. 49 арк.

26. РДІА у м. Санкт-Петербурзі. Ф. 446. Оп. 29. Спр. 12. 120 арк.

27. РДІА у м. Санкт-Петербурзі. Ф. 1263. Оп. 1. Спр. 3048. 700 арк.

28. РГИА, ф. 446, оп. 27, д. 1. Доклад № 21. 8 марта 1873 г. «Об открытии 1-го марта движения на Киево-Брестской железной дороге от Бердичева до ст. Кривино».

29. РГИА, ф. 446, оп. 27, д. 2. Доклад № 89. 9 июня 1873 г. «Об открытии 25 мая движения на 2 участке Киево-Брестской ж. д. от станции Кривино до Брест-Литовска».

30. РГИА, ф. 446, оп. 27, д. 2. Доклад № 129. 25 августа 1873 г. «Об открытии движения 15 августа по Радзивилловской ветви Киево-Брестской ж. д.»

31. Рішення Київської міської ради від 19 квітня 2018 року № 489/4553 «Про найменування нових вулиць в Оболонському районі міста Києва». *Хрещатик*. 2018. № 55(5106). 23 травня. С. 3–4.

32. «Русская старина». 1893. Т. 79. С. 320–355, 461–502; 1893. Т. 80. С. 38–62, 395–412, 539–568; 1901. Т. 106. С. 473–490; 1901. Т. 107. С. 31–66, 285–320, 481–510; 1901. Т. 108. С. 109–135, 579–592; 1901. Т. 109. С. 187–199; 1902. Т. 110. С. 317–336; 1902. Т. 111. С. 399–426; 1902. Т. 112. С. 521–547; 1903. Т. 113. С. 149–164, 363–388, 567–570; 1903. Т. 114. С. 189–207; 1906. Т. 128. С. 397–442.

33. Русский биографический словарь: В 25 т.; под наблюдением А.А. Половцова. 1896–1918.

34. Сведения о предполагаемых работах на Киево-Балтской железной дороге в компанию 1867 года. *Киевлянин*. 1867. № 8. С. 38.

35. Система постройки и эксплуатации железных дорог. *Журнал Министерства путей сообщения*. СПб, 1878. Т. 2. Кн. 1. С. 119–177.

36. Станция в Киеве. (1874). *Зодчий*. 1874. № 8-9. С. 113.

37. Труды Высочайше утвержденной комиссии для исследования железнодорожного дела в России. СПб.: Тип. Братьев Шумахер, 1879. Т. 3. Ч. 1. С. 20–25.

38. Часть официальная [О наименовании некоторых улиц и площадей в Киевѣ]. (1869). *Киевлянинъ*. № 95. 14 августа. С. 1–2. Архівовано з першоджерела 15 березня 2013.

39. ЦДІА України, ф. 707, оп. 221, спр. 97, арк. 2–7; спр. 60, арк. 1–5; оп. 221, спр. 97, арк. 94.

40. Энциклопедический справочник «Киев» (1982). Под ред. А. В. Кудрицкого. К. : Главная редакция Украинской Советской Энциклопедии, 1982. С. 179.

41. Юго-Западные железные дороги. (1890-1907). *Энциклопедический словарь Брокгауза и Ефрона* : в 86 т. (82 т. и 4 доп.). СПб., 1890–1907.
42. Юго-западные железные дороги. (1907-1909). *Малый энциклопедический словарь Брокгауза и Ефрона* : в 4 т. СПб.
43. Юго-Западные железные дороги. (до 1917 года). Вестник Юго-Западных железных дорог: Ежегод. журн. / МПС. Г.1-15. Киев : Упр. Юго-Зап. ж. д., 1903–1917. Подзаг.: 1903–1917 № 13/14 Ежегод. журн.; 1917 № 15/17 Ежегод. проф.-полит. журн. Орган Центр. испол. ком. Юго-Зап. ж. д.; 1917 № 18/20-28/31 ... Орган Союза служащих мастеровых и рабочих Юго-Зап. ж. д. Изд-во: 1903–1917 № 13/14 Упр. Юго-Зап. ж. д. (В части №№ указ. изд. отсутствует); 1917 № 15/17 ЦИК Юго-Зап. ж. д.; 1917 № 18/20-28/31 Глав. ком. Юго-Зап. ж. д.
44. Siemens & Halske AG. *20th Century Press Archives*. 1908.

Література

1. Анисимов А. Куда летит наш паровоз? (2006). *«Кіевській телеграфі»*. 2006. № 28(322). 14–20 июля.
2. Агієнко І.В. Формування мережі залізниць на українських землях у ХІХ сторіччі: хронологічні орієнтири. *Красзнавство*. 2011. № 4. С. 204–209.
3. Белінський Є.Ф. Розвиток залізничного транспорту України в період промислового капіталізму (друга половина ХІХ ст.). *Нариси з соціально-економічної історії України дожовтневого періоду*. 1963. С. 114–141.
4. Богатчук С.С. Підготовка кадрів залізничників в Україні (друга половина ХІХ – початок ХХ ст.). (2009). *Інтелекція і влада. Одеський Національний університет*. Вип. 16. С. 17–24;
5. Богатчук С. С. Формування технічних кадрів для залізниць України (кінець ХІХ – початок ХХ ст.). (2009). *Наук. зап. Вінницького держ. пед. ун-ту імені Михайла Коцюбинського : збірка наук. пр. Серія. Історія. Вінниця*. Вип. 15. С. 42–46.
6. Варнеке О.Б. Залізничне будівництво на Україні в 60–х рр. *Записки Одеського наукового товариства при УАН. Секція соціально-історична*. 1927. Т. 1.; До історії залізничного транспорту на Україні. *Зап. істор.-філол. відділу УАН*. 1927. Кн. 11.
7. Іванова О.В. Тут народжується майбутнє залізничних магістралей. *Віче*. 2012. Т. 9. С. 52–53.
8. Ієвлева В.П. Ранні етапи розвитку київських напрямів Південно-Західної залізниці у другій половині ХІХ ст. *Питання історії науки і техніки*. 2016. № 1. С. 47–57.
9. Кривошипін О.М. Південно-Західні залізниці на теренах України в другій половині ХІХ століття: Досвід акціонування та структурних перетворень. Ніжин: ТОВ «Видавництво Аспект-Поліграф», 2012. С. 23–33, 77–81, 82, 83, 84–85, 151–155, 154–167, 170–172.
10. Кульчицький С. В. Залізничне будівництво в Україні ХІХ – початку ХХ століть. (2005). *Енциклопедія історії України*. К. : Наукова думка. Т. 3 : Е – Й. 672 с.
11. Кульчицький С. До історії виникнення залізничного транспорту на Україні. *Економіка Радянської України*. 1963). № 2. С. 102–106.
12. Марговенко А. «Дороги царей». *Журнал «Урал»*. 2004. № 10. С. 4–16.
13. Машкін О. М. Залізниці, залізничні шляхи на українських територіях в 19–20 ст. *Енциклопедія історії України* : у 10 т.; редкол.: В. А. Смолій (голова) та ін. ; Інститут історії України НАН України. К. : Наукова думка. (2005). Т. 3 : Е – Й. 672 с.
14. Москалюк М.М. Роль залізничного транспорту в розвитку промисловості України у другій половині ХІХ – на початку ХХ ст. *Збірник наукових праць «Україна-Європа-Світ»*. 2017. С. 69–78.
15. Нариси з історії техніки та технологій: навч. посіб. для студ. вищ. пед. навч. закл. (2009). О. М. Царенко, С. І. Рябець. Кіровоград, 2009. 502 с.
16. Олійник В. Человек, который «воздвиг себе вековечный памятник». Но был благополучно забыт киевлянами (2005). *«Зеркало недели»*. № 20 (548). 28 мая – 3 июня.
17. Первые железные дороги России. Мн.: Харвест, 2002. 144 с.
18. Погребинский А. П. Строительство железных дорог в пореформенной России и финансовая политика царизма (60–90-е гг. ХІХ в.) (1954). *Исторические записки*. Т. 47.
19. Семенюк Е. Філософія сучасної науки і техніки : підручник. Львів : ЛНУ імені Івана Франка, 2017. 364 с.
20. Цезаревский П. Из действительности. *Железнодорожное дело*. 1890. № 4. С. 353.

Salata H.V. BIBLIOGRAPHIC-ARCHIVE BASE AS A SOURCE OF THE RAILROAD «KYIV-BALTA» HISTORY

The railway, especially in the XIX century, was a great miracle – in terms of science and technology, the use of technology, raising the level of general and special education, especially engineering. For Russia, then Ukraine, its beautiful cities, which were connected with the railway, it was a miracle and a holiday – new discoveries, a breakthrough from the deadlock of serfdom, new industry and detailed railway infrastructure, new urban architecture, a new way of life people, especially in the sense of free movement of people and goods, complex and highly paid work. As a research methodology are relevant principles of research, research methods, especially in the field of history – society, science and technology, urban planning, social culture, in the stream of study of sources and literature of various origins, deposited in archives, museums, libraries etc., in the environment of museum studies and monument studies, exhibition activities, that they use artifacts of historical significance. The aim of the study is to analyze archival sources on the history of the Kyiv-Balta railway, which played a pioneering role in terms of industrial development, transport infrastructure, socio-cultural life of the Russian Empire, in part, Ukraine and its cities. The significance of the research is theoretical and practical. There is a further deepening in historical sources for the purpose of their actualization in the sense of support of historical memory – regional and local. This material can be used in teaching special courses in history, archival science; in the field of popular science education on the Internet, social sources, in classes at all levels of education. The highlighted in the article topic has a certain theoretical and practical value. From the standpoint of theoretical value it has a prospect in the sense of further research of the sources of the history of the South-Western railroad – archival and bibliographic. In a practical sense, this history can be presented in special courses on the history of Ukraine, Kyiv, yea the history of science, technology and engineering.

Key words: document, archive, railway, Kyiv, Balta, equipment, technologies.