

Тетяна Водотика
МОДЕРНІЗАЦІЙНІ
ТА УРБАНІЗАЦІЙНІ ПРОЦЕСИ
НА ПІВДНІ УКРАЇНИ
(ДРУГА ПОЛОВИНА ХІХ –
ПОЧАТОК ХХ ст.)

Друга половина ХІХ – початок ХХ ст. стали періодом безумовного економічного та модернізаційного лідерства півдня України на теренах Російської імперії. З іншого боку, південні міста показали всю неоднозначність процесів індустріалізації, урбанізації та соціальної трансформації. Економічне зростання міст і регіону в цілому (за винятком Бессарабії) було засноване на використанні природних ресурсів, переваг інфраструктури (порти і залізниця) і роботи мігрантів. Автор фокусує увагу на специфіці лідерства міст півдня, природі та наслідках цього явища в координатах становлення індустріального суспільства.

Ключові слова: урбанізація, модернізація, південь України, промисловий розвиток, міграції.

Південь України, особливості його регіонального розвитку та специфічні риси функціонування міст в координатах становлення індустріального суспільства вже віддавна перебувають у фокусі дослідницьких студій. Закономірно, що в різний час ці питання актуалізувались завдяки різним обставинам. Але система координат здебільшого залишалась незмінною – модернізаційні процеси, індустріалізація, зростання міст.

Бельгійський економіст П. Льовек в 1909 р. дійшов висновку про те, що, попри революційні потрясіння 1905 р., на Півдні України зберігались позитивні умови для поступу підприємництва (історична традиція, ринок праці, зручність транспортного сполучення із західними торговими центрами та регіонами України, прийнятна система оподаткування тощо). Більше того, відкривались сприятливі перспективи для прискореної індустріалізації. З такою оцінкою погодився і член НТШ М. Залізняк¹. Все ще варта уваги сучасних істориків як пам'ятка історіографії праця В.І. Леніна “Розвиток капіталізму в Росії”, в якій аналізується глибина проникнення підприємництва в аграрне виробництво Таврії. М. Слабченко обґрунтував тезу

¹ Залізняк М. Індустрія на південній Україні // Студії з поля суспільних наук і статистики. – Т.ІІ. – Львів, 1910. – С.194-212.

про наявність розвиненого економіко-правового простору в містах Півдня України. Але більшість городян ставились вороже до нових можливостей, зважаючи на високу соціальну ціну перетворень та недосконалість ринкових механізмів². Чимало фактографічної інформації про підприємців, їх здобутки, негаразди, внесок у розвиток міст містить багатотомна “Історія міст і сіл Української РСР”. Огляди історії промислового розвитку подають заангажований погляд на роль підприємців в розвитку міст Півдня України, але фактичні та статистичні дані за умови “відлучення ідеологічних нашарувань” можуть стати у пригоді.

Регіональний аспект враховувався лише при вивченні географічної структури промисловості, без урахування його впливу на розвиток підприємництва повною мірою. Відірваність від тенденцій світової історичної науки, хибність та вузькість методології, обмежене коло джерел також однозначно негативно впливали на вивчення підприємництва. Історіографія радянського періоду традиційно проявляла інтерес до політичних проблем історії буржуазії, формування та діяльності її партій, політичної та суспільної активності, відносин з владою та пролетаріатом. Характерною рисою усіх робіт цієї тематики є розгляд підприємництва як певного єдиного цілого, хоча це зовсім не так.

Традиційним є і наголос на етнічному факторі, зокрема, багато уваги приділено становищу євреїв у містах Півдня (є кілька публікацій з історії єврейської громади Катеринослава) та їх участі у підприємстві впродовж другої половини XIX – початку XX ст.³

Узагальнюючі оцінки особливостей капіталістичної модернізації міст Південної України подано в дослідженні запорізьких істориків Галини та Федіра Турченків. Їх увага зосереджена довкола процесів націєтворення, а модернізаційні процеси виступають як загальний історичний фон. Втім, це не завадило авторам зробити низку узагальнень щодо власне історії підприємців як специфічної соціопрфесійної групи⁴.

Системно та комплексно розглядає урбанізаційні процеси в містах Півдня В. Константінова. У хронологічних рамках 1861–1904 рр. дослідниця розглядає специфіку освоєння “міського простору” Південної України, типологію та динаміку змін чисельності населення

² Слабченко М.С. Борьба системы землеволодіння і форми господарювання в Україні в XIX – XX ст. – Одеса, 1927; Слабченко М.С. Матеріали до економічно-соціальної історії України XIX ст. – К., 1927. – Т.2.

³ Разгон В.Н. Современная американская и английская историография российской буржуазии. – Барнаул, 1988. – С. 5-6, 22-32.

⁴ Турченко Ф.Г., Турченко Г.Ф. Південна Україна: модернізація, світова війна, революція (кінець XIX – 1921р.): Історичні нариси. – К., 2003.

міст і містечок, економічні, торговельні, фінансові функції основних міст, проблеми соціальної стратифікації й соціальної мобільності, еволюцію систем управління тощо⁵. Неможливо обійти увагою присвячену Одесі працю Патриції Герлігі, яка не тільки ввела в науковий обіг низку невідомих українським історикам джерел, а й показала приклад побудови наскрізної історії міста⁶.

З хронологічно останніх робіт слід згадати колективну монографію “Схід і Південь України: час, простір, соціум”⁷, а також ґрунтовне дослідження Ярослави Верменич “Південна Україна на цивілізаційному пограниччі”⁸.

Нині система координат вивчення південного регіону доповнюється вісями наростання та спаду військової напруги на кордонах з тимчасово окупованими територіями, а також ускладненням процесів євроінтеграції. І саме тут час знов звернути увагу на те, що південні міста та території – не лише мілітаризована фронтрна зона, а й потужний потенційний локомотив інноваційного поступу.

Друга половина XIX – початок XX ст. – особливий період у розвитку півдня України. В цей час регіон став безумовним економічним та модернізаційним лідером Наддніпрянщини. З іншого боку, міста півдня продемонстрували, що модернізаційні процеси є неоднозначними, часом парадоксальними, та можуть мати високу соціальну ціну.

Модернізація носила радше екстенсивний характер, а основою зростання та поступу міст була міграційна привабливість, часом корисні копалини, використання інфраструктурних переваг. Якісні ж трансформації традиційних галузей спеціалізації міст були рідкістю. Вирішальний вплив на поступ міст Катеринославської губернії мали географічне положення та наявність покладів мінеральних ресурсів, Херсонської – наявність портів, залізничного сполучення та потреба ринку у сільськогосподарських машинах. Бессарабія опинилася на маргінесах модернізаційних процесів.

Територіальні межі південного регіону охоплюють Херсонську, Катеринославську та Таврійську губернії (без Криму), нинішню українську частину Бессарабської губернії (Аккерманський, Ізмаїльський і Хотинський повіти), себто південь (південь та схід) сучасної України. Під час розрахунків враховувались відмінності тогочасних та сучасних кордонів.

⁵ *Константінова В. М.* Урбанізація: південноукраїнський вимір (1861-1904 роки). – Запоріжжя, 2010.

⁶ *Герлігі П.* Одеса. Історія міста, 1794–1914. – К., 1999.

⁷ *Схід і Південь України: час, простір, соціум.* В 2 т. – Т 1. – К., 2014.

⁸ *Верменич Я. В.* Південна Україна на цивілізаційному пограниччі. – К., 2015.

Інфраструктура

Південь України був пов'язаний з Європою комерційними та особистими контактами (родинні та ділові зв'язки) завдяки в першу чергу портам. Багато міст півдня мали власне “вікно у світ”, і це було додатковим стимулом (фактором) модернізації та визначало економічну спеціалізацію⁹. Чорноморсько-Азовські порти були лідерами урбанізації і мали додаткові можливості для розвитку у вирішальних сферах модернізації – накопичення капіталу за рахунок зовнішньої торгівлі, стимулювання ряду галузей міської промисловості (переробка сільськогосподарських продуктів, сільськогосподарське машинобудування, будівельна галузь), розвитку фінансової сфери, транспорту, суднобудування, машинобудування, ринкової інфраструктури. Але лише портів було недостатньо. Ефективний розвиток могли забезпечити лише сучасні комунікації, в першу чергу, залізниці¹⁰.

Одним із успішних прикладів впливу залізниці на розвиток міста може слугувати Олександрівськ. Першою була лінія Лозова – Олександрівськ з гілкою на Катеринослав (1873 р.). Товари прибували в Олександрівськ залізницею, перевантажувались на баржі та відправлялись вниз по Дніпру до морських портів. На початку ХХ ст. було прокладено другу залізничну гілку, яка пройшла через Олександрівськ і з'єднала у 1902 р. Криворізький залізничний та Донецький вугільний басейни. Крім того, було реконструйовано порт та розширено гирло Дніпра. Динамічне зростання транспортного вузла забезпечило місту перспективи економічного розвитку.

Успішний приклад поєднання можливостей залізниці та порту демонструє Маріуполь. Місто стало важливим промисловим та торговим центром завдяки зведенню 1882 р. залізниці до Донбасу, а 1889 р. – морського порту. У 1897-1899 р. у місті на донецькому вугіллі і керченській руді розпочали роботу металургійні заводи, заводи сільськогосподарського машинобудування та ливарний¹¹. Завдяки вигідному географічному розташуванню і наявності зручних модерних комунікацій Маріуполь склався як центр промисловості, внутрішньої і зовнішньої торгівлі, став морськими воротами Донбасу.

Показово, що нерідко місцеві еліти звертались до органів влади з проханнями та проектами прокладення залізничних ліній. Наприклад,

⁹ Турченко Ф.Г., Турченко Г.Ф. Південна Україна: модернізація, світова війна, революція. – С.30.

¹⁰ Жалоба І. Інфраструктурна політика австрійського уряду на північному сході монархії в останній чверті ХVIII – 60-х рр. ХІХ ст. (на прикладі шляхів сполучення). – Чернівці, 2004. – С.56-122.

¹¹ Новікова С.В. Внесок греків в економічний розвиток Північного Приазов'я (середина ХІХ – початок ХХ ст.). Дисертація. – К., 2005. – С.94-113.

ініціаторами будівництва залізниці південніше лінії Одеса – Балта – Харків, яка б пройшла через Миколаїв, стали заможні землевласники Херсонської губернії та міська еліта. Адже за умовами Паризького миру 1856 р. Росії заборонялось утримувати на Чорному морі військовий флот, і Миколаєву загрожував занепад. Промисловість міста через демілітаризацію на рубежі 1850-1860-х рр. пережила глибоку кризу. Але з 1862 р. почав діяти торговий порт, було поглиблено фарватер, побудовано систему складів і причалів, мережу хлібних складів, елеватор, і місто отримало гарні економічні перспективи.

Ідею прокладення залізниці підтримав військовий губернатор Миколаєва Б.О. фон Глазенап. 1868 р. до Петербурга було відправлено делегацію з цього приводу. Місія мала успіх і вже через 5 років – 1873 р. – лінія Знамянка – Миколаїв була відкрита. Залізниця довершила перетворення міста на важливий транспортний вузол. З часом за участі місцевих підприємців залізничну гілку від вокзалу продовжили до порту. 1907 р. відкрито залізничне сполучення з Херсоном, у 1914р. – з Одесою. Внаслідок зручності порту та розширення мережі залізничних сполучень Миколаїв став третім портом імперії за обсягом вантажообігу після Одеси і Новоросійська¹².

Відкритість та можливості колишнього військового міста зацікавлювала іноземців, представників ділових кіл, авантюристів, мігрантів з села, представників технічної еліти. За 1860-1880-і рр. кількість підприємств зросла у п'ятеро. На той час провідними галузями було суднобудування (31,5% продукції) та борошномельна промисловість (31%). Зберігалась стимулююча дія на економіку військового кораблебудування, відновленого в останній чверті XIX ст. Традиції військового суднобудування посприяли ще більшому зростанню підприємництва, не “замкнувши” місто в собі. На початку XX ст. суднобудування (військове та цивільне) стало провідною галуззю міста (69% обсягів виробництва)¹³.

Цікавим є приклад Бахмута, який також отримав залізницю завдяки активній позиції підприємців. Вперше бахмутські купці звернулись до уряду з проханням провести через місто залізницю в 1869 р. 10 років листів та прохань не минули дарма, і 1878 р. у Бахмуті була таки відкрита станція. Промоторами справи були власники солеварень греки І. Скараманга та В. Ангеліді¹⁴.

¹² *Надибська С. Б.* Соціально-економічний розвиток міст Південної України у 1861–1900 рр. (за матеріалами Херсонської та Катеринославської губерній). Дисертація. – Одеса, 2005. – С.58-60.

¹³ Там само. – С.87-88.

¹⁴ *Татаринів С. И.* Бахмут: очерки истории. 1783-1917. – Артемовск, 2001. – С.97.

Миколаїв ледь не зазнав економічної стагнації внаслідок стратегічних прорахунків імперської влади. Частина міст півдня України в повній мірі відчула недоліки залізничного будівництва за принципом політичної, а не економічної доцільності. Звивистість і безсистемність таких ліній лише подовжували відстані та вели до здорожчання товарів. Так, Одесу деякі лінії оминали. Не дивно, що за 1884-1897 рр. питома вага залізничного транспорту у доставці зерна до Одеси зменшилась з 51,2% до 31%, адже зручніше було дістатись того-таки Миколаєва¹⁵.

Експортна торгівля Херсона занепадає через пізні прокладення залізниці (лише у 1907 р., до того ж вона не доходила до порту, тож її можливості важко було використовувати у повній мірі) і відсутності фарватеру у гирлі Дніпра для великих суден. Лише друга спроба його поглибити була успішною – в 1901 р. відкрили канал, причому вже у процесі його облаштування від порту до моря кількість вантажів подвоїлася. Втім, Херсон все одно не витримував конкуренції з Миколаєвом і тим більше з Одесою¹⁶.

Інфраструктура обумовила зростання Рені, другого міста Бессарабської губернії. Після його входження до складу Російської імперії 1878 р. поживила економічне життя залізниця Бендери – Рені – Галац, зросла роль порту. Статус інфраструктурного центру міста сприяв притоку населення, розвитку підприємництва, орієнтованого на торгівлю, обслуговування порту та залізниці.

Залізниця ж у найбільшому місті Бессарабії – Аккермані – з'явилась лише 1914 р. Аккерман не втратив значення центру навколишньої округи завдяки судноплавству по Дністру. Відтак, розвивались переважно традиційні галузі, пов'язані з переробкою сільгосппродукції: борошномельна, шкіряна, тютюнова та деревообробна.

Міста Бессарабської губернії мали найменший промисловий та торговельний потенціал серед міст півдня. Окрім слабкості інфраструктурного потенціалу, це було обумовлено пізнім входженням території до Російської імперії та складнощами її інкорпорації. Після приєднання Бессарабії внаслідок російсько-турецької війни 1877-1879 рр., уряд зберіг запроваджену Валахією французьку систему управління. Як наслідок, деякі міста мали специфічні адміністративні умови управління (Ізмаїл, Рені).

Отже, міста півдня України відрізнялись за рівнем розвитку транспортної інфраструктури. Миколаїв, Олександрівськ йшли в ногу з індустріальною епохою, маючи в своєму розпорядженні сучасні порт

¹⁵ Шевченко А. М. Зовнішня торгівля портів на Півдні України (друга половина XIX – початок XX ст.). Дисертація. – Ізмаїл, 2008. – С.155-160.

¹⁶ Цибуленко Г. В., Цибуленко Л. О. Транспортні системи у розвитку кооперативного та муніципального підприємництва на Півдні України // Південний архів: Зб. наук. праць: Іст. науки. – Херсон, 1991. – Вип. 1. – С. 95-107.

та залізницю. Херсон – приклад нерозуміння значущості транспорту. Місто фактично всю другу половину XIX ст. жило без залізниці та якісного порту, що звужувало потенціал розвитку.

Міграції

Залізнична доступність міст робила їх ще більш привабливими для мігрантів. Переселенці складали за переписом 1897 р. 63,6% населення міст Херсонської губернії¹⁷. Приміром, за 1861-1913 рр. населення Єлисаветграда зросло втричі, в першу чергу за рахунок мігрантів.

Міграція до міст Катеринославщини була однією з найбільших в тогочасній Україні, забезпечуючи стабільний притік робочої сили та збільшуючи місткість споживчого ринку. За 1897-1914 рр. населення міст губернії зросло у 2,14 рази, що означало підвищення рівня урбанізації з 11,4% до 15,68%¹⁸. Власне населення Катеринослава зросло у 11,2 рази за 1861-1897 рр.

Південний регіон був лідером за рівнем урбанізації – 17,76% міських жителів проти 12,42% (середній рівень підросійської України) чи 11,48% (Лівобережжя, другий регіон за кількістю жителів міст). Рівень урбанізації Херсонської губернії становив 28,65% (без Одеси – 16,90%), Катеринославської – 11,40%, Таврійської (без Криму) – 6,76%. На півдні було 3 з 5 найбільших міст Наддніпрянщини – Одеса (380,5 тис.), Катеринослав (112,8 тис.), Миколаїв (92,0 тис.), двома іншими були Київ (247,7 тис.) і Харків (174,0 тис.)¹⁹.

Проте за порівняно високим рівнем урбанізації криються невідповідності якісним критеріям модернізації. По-перше, з губерній суттєво перевищувала середньоукраїнський показник лише Херсонська губернія – 28,65% (більше у 2,3 рази проти 12,42%). По-друге, своєрідним Монбланом регіону виглядала Одеса, в якій

¹⁷ *Водотика Т. С.* Міграційні й модернізаційні процеси в містах Наддніпрянської України за даними першого загального перепису Російської імперії 1897 р. // Український історичний журнал. – 2013. – № 5. – С. 124-143.

¹⁸ *Чорний Д. М.* По лівий бік Дніпра: проблеми модернізації міст України (кінець XIX – початок XX ст.). – Харків, 2007. – С. 57.

¹⁹ Первая Всеобщая перепись населения Российской империи 1897 г. – Т.8 Вольнская губерния. – СПб., 1904. – С.36-39; Т.13 Екатеринославская губерния. – СПб., 1904. – С.36-39; Т.16 Киевская губерния. – СПб., 1904. – С.12-14; Т.32 Подольская губерния. – СПб., 1904. – С.50-53; Т.33 Полтавская губерния. – СПб., 1904. – С.36-39; Т.41 Таврическая губерния. – СПб., 1904. – С.42-45; Т.46 Харьковская губерния. – СПб., 1904. – С.44-47; Т.47. Ч.1. Город Одесса. – СПб., 1904. – С.40-43; Т.47. Ч.1 Херсонская губерния. – СПб., 1904. – С.36-39; Т.48 Черниговская губерния. – СПб., 1904. – С.44-47; Т.3. Бессарабская губерния. – СПб., 1905. – С.32-35; Т.20. Курская губерния. – СПб., 1904. – С.46-49.

мешкало 380,5 тис. чоловік, що складало 53,27% міського населення Херсонської губернії і 33,19% усього Півдня.

Одеса визначала поступ урбанізації та модернізації регіону, втім, забезпечивши собі не індустріальне, а транспортне і комерційно-фінансове лідерство. З іншого боку, своєрідна монополія Одеси стримувала потенціал розвитку інших портів Дніпровського басейну та річок Південний Буг, Дністер, Кальміус. Коріння такого становища – у статусі порто-франко, який Одеса мала упродовж 1817-1858 рр.

Одеса за часів порто-франко і до піднесення Катеринослава з 1880-х рр. стала столицею (в тому числі економічною) Наддніпрянщини загалом та півдня зокрема. Позитивний економічний вплив Одеси на місцеву економіку відчувався практично в усіх регіонах. Місто всотувало в себе ресурси не просто навколишньої сільської округи, а всього регіону. Водночас, Одеса була найбільшим ринком товарів, послуг, праці.

Прагненням позбутися монополії одеських посередників пояснюються будівництво залізниці Джанкой – Феодосія, заснування портів Скадовськ і Хорли²⁰. Підприємці Єлисаветграда побудували вузькоколійку до пристані у Вознесенську і пароплавну лінію Вознесенськ – Миколаїв, причому річкові перевезення збіжжя, риби, солі, кам'яного вугілля, сільгоспмашин сприяли зростанню бізнесу Єлисаветграда і Вознесенська. Реальним же конкурентом Одеському порту від середини 1870-х рр. став Миколаїв²¹. Втім, скасування статусу порто-франко та розвиток інших портів не позбавили Одесу лідерства.

Показовим було відставання рівня урбанізації Катеринославської губернії (11,40%). Міста Катеринославщини демонстрували високий рівень потенціалу індустріальної модернізації, який на 1897 р. знаходився у “згорнутому стані”. Так, в них була найбільша питома вага селян-городян, що складали основу модернізаційного потенціалу порівняно з середніми показниками з Наддніпрянщиною (більше у 1,29 рази) і Півднем в цілому (у 1,51 рази). На рубежі 1880–1890-х років Катеринослав став столицею Південної гірничозаводської смуги. великі промислові заклади давали значний кумулятивний ефект – працюючі потребували їжі, одягу, житла, хатнього начиння тощо. Ці

²⁰ Центральний державний історичний архів України, м. Київ (ЦДІАК). Ф.2160, оп.1., спр.8, 198 арк.; Доклад Херсонского головы Н.И.Блажкова, внесенный на рассмотрение в городскую Думу по вопросам соединения Херсонского порта с сетью Российских железных дорог и об устройстве подъездных к порту путей // Родной край. – Херсон. – 1910. – 23 февраля.

²¹ Берман А. Американский инженер-строитель Николаевской дороги // Вестник. – 1999. – №12 (219). – 8 июня. – Режим доступа: <http://www.vestnik.com/issues/1999/0608/win/berman.htm>

потреби та торгівля хлібом і лісом створювали економічну нішу для середнього і дрібного бізнесу. Ситуація була подібною до Одеси – Катеринослав споживав і зростав завдяки ресурсам відповідної частини регіону.

Міста Півдня стали найбільшими “реципієнтами” мігрантів; відповідно вага “корінних мешканців” була найменшою, що свідчить про максимальну включеність у модернізацію. Так, “корінні мешканці” склали 55,23%, в Наддніпрянщині – 59,52%. У Херсонській губернії народжені в рідному місті склали 53,06%, у Таврії – 63,97% і в Катеринославській лише 47,81%. Наприклад, частка корінних жителів у Олександрівську складала 39,29%.

Міграційні процеси визначали і соціально-становий склад міського населення півдня. На кінець XIX ст. провідною становою групою були міщани, а селяни були на другому місці – їх міграція стала значущою в Одесі з 1870-х, а в інших містах з 1890-х років. Наприклад, за переписом 1897 р. міське населення Катеринославської губернії (найбільш привабливою для міграцій) складалось з 40,88% селян, 5,57% дворян і чиновників, 0,94% почесних громадян, 2,03% купців, 50,57% міщан²².

Мігранти насичували ринок праці. Олександрівськ, наприклад, був транзитним пунктом для сезонних робітників сільського господарства (щорічно їх проходило через місто до 10 тис). Частина з них осідали в місті, влаштовуючись на постійну роботу. На початку XX ст. виникають біржі праці як посередники між працівниками і підприємцями. Існували і приватні контори, що надавали платні послуги з працевлаштування²³.

Приїздили в місто або селяни (частіше на сезон, аніж назавжди) або кваліфіковані робітники з російських промислових районів, які переїжджали на Південь, приваблені вищими заробітками та нижчими цінами. Відсоток селян складав 26,45%. Серед губерній Півдня їх питома вага найвищою була на Катеринославщині – 40,88%, що знов підтверджує найкращий потенціал індустріалізації. Більшість з них (60%) були місцеві уродженці навколишніх повітів та губерній. Психологічно селянство Півдня було більш модернізованим, аніж в інших регіонах України. Аграрний сектор тут був більшою мірою втягнутий у товарні відносини. Колоністи, переселенці, державні селяни, козаки були індивідуалістами, були готові ризикувати, проявляти ініціативу. Відтак, їх значення в якості ресурсу модернізації міст півдня зростала.

²² Первая Всеобщая перепись населения Российской империи 1897 г. – СПб., 1904-1905. – Т.13. – С.44.

²³ Турченко Ф.Г., Турченко Г.Ф. Південна Україна... – С.24.

Етнічний склад міст

Міграції поглиблювали традиційну етнічну строкатість південних міст. Серед іноземців, які осідали в містах півдня України, були представники іноземних фінансових груп (інженери, управляючі, консули, агенти), або просто ті, хто давно жив в імперії, але зберіг іноземне підданство, а на південь переїхав у пошуках кращої долі. Сформувалась і традиційна спеціалізація етнічних меншин – банкірською діяльністю та експортними операціями, зокрема, традиційно займались греки та євреї. Спеціалізацією перших, крім того, була експортна торгівля збіжжям, операції з нерухомістю та фінанси. Територіально греків більше було в Одесі, а також Маріуполі й Миколаєві (тут осідали підприємці Одеси, витіснені конкуренцією євреїв та іноземних фірм). Значний відсоток населення міст півдня України складали євреї – наприклад, в Херсоні за переписом 1897 р. їх була майже третина²⁴.

Греків кількісно було менше. Наприклад, в Маріуполі 1897 р. вони складали 5,11% населення міста, і це була найчисельніша громада кримських (приазовських) греків²⁵. Греки займалися ремеслами, володіли дрібними кустарними підприємствами по переробці сільськогосподарської продукції, рибними заводами, віддаючи перевагу родинним формам підприємництва. Грецька громада відзначалась консервативністю і важко “вписувались” в індустріальну модернізацію, а тому попри досвід, капітали та зв’язки втрачала лідерські позиції у підприємстві та економічному розвитку міста.

Приїжджі іноземці – німці, бельгійці, французи, – займались посередницькою діяльністю, експортними операціями, керували дипломатичними та торговими представництвами, формували абсолютну більшість управлінського та інженерного персоналу великих (машинобудівних, суднобудівних) та власників технічно інноваційних середніх та малих (від заводів сільськогосподарського машинобудування до фотоательє) підприємств.

Німці традиційно вирізнялись найбільшою економічною активністю. Наприклад, у містах Катеринославської губернії відсоток самодіяльного населення серед них складав 49,1%, серед українців – 45,1%, росіян – 48%, євреїв – 36,1%²⁶.

²⁴ *Непомнящий Б.З.* Херсон еврейский. Трагедии и судьбы. – Херсон, 2004. – С. 40-43.

²⁵ *Чорний С.* Національний склад населення України в XX сторіччі. Довідник. – К., 2001. – С. 22.

²⁶ Первая Всеобщая перепись населения Российской империи 1897 г. – СПб., 1904-1905. – Т.13. – С.170-189; Об однодневном исчислении жителей г. Екатеринослава, произведенном 20 декабря // Памятная книга Екатеринославской губернии. 1867 г. Ч. II. – Отдел I. – Екатеринослав, 1867. – С.154-295.

Галузева спеціалізація

Зміни в структурі промисловості на півдні були пов'язані з розвитком важкої і добувної галузей та розвитком залізничної інфраструктури. Це дало поштовх індустріалізації в усіх містах. В регіоні встановилась стійка кореляція між індустріалізацією та урбанізацією.

За пореформений час урбанізація промисловості в Херсонській губернії зростає з 82% 1853 р. до 89,5% 1895 р. В Катеринославській губернії ситуація була іншою (падіння з 96% до 19,9% за аналогічний період). Однією з характерних рис індустріальної модернізації цієї частини південного регіону була наявність гірничих і металургійних заводів у робітничих селищах. Це обумовлювалось розміщенням покладів руди і вугілля та логістикою металургійного виробництва²⁷.

Юзівка, Горлівка, Троїцько-Харцизька слобода не мали статусу міст, але за рівнем розвитку промисловості випереджали багатьох з них. Проте “індустріалізація” не є тотожною “модернізації”. Юзівка (Донецьк) не була справжнім містом – ані в соціальному вимірі, ані в модерно-індустріальному: селище не продукувало, а лише споживало західні технології. Подібне селище слід вважати продуктом, але не промотором (фінансовим, інтелектуальним і т.п.) модернізації на зразок Миколаєва чи тим більше Одеси.

У багатьох містах регіону через збільшення рентабельності сільського господарства склались сприятливі умови для сільськогосподарського машинобудування. Поступ урбанізації та зростання експортних можливостей збільшили попит на сільськогосподарську продукцію. Відтак, з'явилась потреба удосконалювати та підвищувати рентабельність традиційної галузі. Впродовж останньої чверті XIX ст. Олександрівськ, Єлисаветград, Херсон перетворилися в чільні центри сільськогосподарського машинобудування.

Так, в Олександрівську лише в 1870-ті рр. було 5 заводів, які в більшості належали іноземцям – Коппу, партнерам Леппу і Вальману, і надалі їх кількість зростала. Німецькі за походженням підприємці, які продовжували домінувати в галузі, скористались із передвоєнного економічного піднесення 1910-1913 рр. 1913 р. Копп (найбільший власник заводів у місті) разом з іншими власниками підприємств цього профілю Ельворті (Єлисаветград) та Генном (Одеса) увійшов 1913 р. до складу акціонерної компанії “Врожай”, яка монополізувала торгівлю землеробськими знаряддями в регіоні. Товариство мало свої відділення в ряді країн Європи та Близького Сходу. В даному випадку галузь, яка визначила

²⁷ *Надیبська С. Б.* Соціально-економічний розвиток міст Південної України – С.94.

обличчя міста впродовж 1870-х–1914 рр., стала ніби містком між традиційним та індустріальним суспільством для всього регіону²⁸.

Сільськогосподарське машинобудування стало обличчям змін також для Бердянська та Єлисаветграда. В останньому розташовувалось одне з найбільших підприємств сільськогосподарського машинобудування в регіоні, засноване англіцями Томасом та Робертом Ельворті. На ньому виготовляли машини власної конструкції, які були пристосовані до ґрунтів України. Географія споживачів заводу була надзвичайно широкою, в тому числі завдяки залізниці – перший заводський корпус було збудовано 1876-1877 рр. поблизу залізничної магістралі Одеса – Єлисаветград – Кременчуг. Підприємство забезпечувало роботою 37% робітників міста, а середні заробітки були у 2-2,5 рази вищими, аніж на інших аналогічних підприємствах регіону. Відтак, створене ініціативними англіцями підприємство не просто перетворилось на флагман місцевої промисловості, а й визначило економічний профіль Єлисаветграда на більш ніж століття вперед (завод було націоналізовано і він працював за радянських часів під назвою “Червона зірка”)²⁹.

Така ситуація була характерною не лише для міст півдня – модерні індустріальні підприємства засновували здебільшого іноземні інвестори, спершу приватні особи на кшталт братів Ельворті, а потім акціонерні товариства та великі корпорації.

Іншою важливою галуззю для міст півдня було суднобудування. Але якщо в Миколаєві воно було справді інноваційним, сприяючи модернізації міста загалом, то в Херсоні ситуація була іншою. Дешевий ліс, доступна робоча сила (на сезонні роботи в місто прибували сотні селян з навколишніх сіл), попит на транспортні судна через розширення експорту та обсягу перевезень між портами (каботажу) робив на початку 1860-х рр. дерев'яне суднобудування вигідною справою. Але час вимагав будівництва технічно досконаліших суден. Ані субсидії міської влади, ані довгий “перехідний період” композитних суден, в яких використовувались дерев'яні та металеві деталі, не врятував справи. Для будівництва сучасних залізних моделей у підприємців не вистачало грошей для інвестицій та кваліфікованих працівників. У 1898 р. в Херсоні діяло 6 суднобудівних підприємств, але всі вони разом виробляли продукції на суму лише 214 тис. руб.³⁰ На початок ХХ ст. в місті лише верф родини французьких підприємців Вадонів випускала сучасні судна та військові кораблі³¹.

²⁸ Там само. – С.77-78.

²⁹ Там само. – С.80-85.

³⁰ Шляхов О. Б. Судновласники і моряки Азово-Чорноморського басейну: 90-ті рр. ХІХ ст. – 1914 р. – Д., 2003. – С.13-15

³¹ Державний архів Херсонської області. Ф.Р – 4003, оп. 17, спр. 2. – 64 арк.

Прикладом модернізації на базі давніх традицій, але з використанням індустріальних технологій, хоч і за рахунок видобувної галузі, є Бахмут. У 1850–60-х рр. місто переживало економічну кризу, падіння рівня промислового виробництва склало 82,6%³². Процвітання у місто принесла сіль. Після відкриття 1876 р. найбільших у світі покладів кам'яної солі і появи 1878 р. залізниці розпочався шахтовий видобуток солі. До прибуткової справи долучився іноземний капітал. Видобувна галузь потягнула за собою поступ інших – металообробки та машинобудування³³.

Зазнавала змін традиційна сфера підприємництва міст півдня – експортна торгівля хлібом та посередництво у ній. Поява на міжнародному зерновому ринку конкурентів із США, Аргентини, Канади та балканських країн вимагала урізання витрат. Ті компанії, що заявили про себе до 1861 р., не змогли в другій половині XIX ст. втримати рівень прибутковості, а поміщики вже не мали таких ресурсів у вигляді робочої сили та землі. Тож значна частина капіталів і тих, і інших переміщувалась у більш перспективні та прибуткові галузі – будівництво залізниць, видобувну промисловість.

Відтак, ніша посередництва у торгівлі чи не головним експортним товаром імперії виявилась незайнятою. Великі експортери поступово відмовилися від купівлі зерна в сільській місцевості на користь операцій безпосередньо у портах. На зміну вузькому колу поміщиків та торговельних компаній прийшло нове покоління комерсантів, купців та торгових агентів, що розумілися на світових ринкових трендах. У 80-х рр. XIX ст. хлібна торгівля на півдні Російської імперії помітно зменшується, великі грецькі та італійські фірми замінюються єврейськими торговими домами. Старі фірми перетворюються на комісіонерів: США стали серйозним конкурентом на ринку сільськогосподарської продукції, а якість вітчизняного експорту залишалась низькою. Це засвідчили одеські маклери Гредінгер і Ксансопуло: “Неудивительно, что американским хлебам дают предпочтение перед нашими. Укоренившийся у нас обычай смешивать пшеницу с разными другими зернами дискредитировал качество нашей пшеницы до такой степени, что срочная продажа сопряжена с затруднениями...”³⁴.

Паралельно йшли процеси монополізації операцій з експорту. Монополії в експортній торгівлі формувались шляхом її зосередження в руках великих, здебільшого іноземних, компаній. За даними

³² *Надибська С. Б.* Соціально-економічний розвиток міст Південної України – С.156-162.

³³ *Татаринів С. И.* Бахмут: очерки истории. – С.26.

³⁴ *Новікова С.В.* Внесок греків в економічний розвиток Північного Приазов'я (середина XIX – початок XX ст.). Дисертація. – К., 2005. – С.120-121.

Одеського товариства торгівлі та мануфактур, якщо у 1883 р. експортом хліба в Одесі займалися 41 компанія, то у 1891 р. – 19. У 1893 р. на 18 найбільших компаній Одеси припадало від 65% до 90% експорту залежно від групи товарів³⁵.

В Одесі, попри її унікальні можливості, так і не відбулось “цивілізаційного стрибка”. Підприємницький капітал у місті “осідав повільно”, у промисловість інвестували переважно іноземці, а набуті торгівлею кошти використовувались для спекуляцій. Власне індустріальна модернізація почалася лише на початку ХХ ст. і не стала домінуючим фактором розвитку міста. Так, одеські підприємці здебільшого ігнорували інноваційний бізнес, воліючи заробляти гроші за рахунок “торгової” маржі та нецивілізованих методів ведення бізнесу³⁶.

Приплив мігрантів до міст зумовив сплеск житлового будівництва – принципово нової галузі міського підприємництва. Найшвидше зводилися прибуткові будинки – універсальні споруди, під дахом яких містились торгові площі, офіси, житло. Прибутковий будинок став одним з найпривабливіших бізнесів: його рентабельність становила 10–12%, тоді як рента цінних паперів банків – 4–4,5%. Серед міст півдня розвиток цієї галузі був характерним для Одеси, Миколаєва.

Структура зайнятості населення відображає динаміку становлення індустріального суспільства. До певної міри показовим для Півдня України може бути еволюція структури зайнятості Катеринослава. Власне, це одне з небагатьох міст, в яких цей показник можна прослідкувати в динаміці.

Так, за 1865–1897 рр. різко збільшилась чисельність населення (у 5 разів) і працюючих (у 11,3 рази). Таким тенденціям сприяли активні міграції. Симптоматичним є збільшення іноземців зі 143 до 901 чол.

Ознаками Катеринослава як нового індустріального центру стали різке зростання ролі промисловості, транспорту і зв'язку, насамперед їх модерних сегментів. Так, питома вага зайнятих у промисловості зросла з 40,75% до 45,10%, в т.ч. в індустріальному виробництві з 1,31% до 17,04%. Проте, різке зростання кількості працюючих, передусім на механічному виробництві, є рисою початкового етапу індустріалізації. Про початковість цього процесу і дешевизну робочої сили свідчить і той факт, що навіть 1897 р. у Катеринославі лише 1/3 зайнятих у промисловості була пов'язана із модерним виробництвом, а 2/3 (62,23%) – з традиційним.

³⁵ Шевченко А. М. Зовнішня торгівля портів на Півдні України (друга половина ХІХ – початок ХХ ст.). Дисертація. – Ізмаїл, 2008. – С.105.

³⁶ Герлігі П. Одеса. Історія міста. – С.198–225.

Очевидно, що ця риса імперського проекту модернізації – збереження традиційного укладу – забезпечувала надприбутки через дешевизну робочої сили, низькі ціни на продукцію традиційної промисловості і високі на індустріальні вироби. Саме це приваблювало капітали, передові ідеї, нові технології і т.п. до міст-лідерів, таких як Одеса чи Катеринослав.

Глибинні якісні зміни відбулись у транспорті та зв'язку. Так, питома вага зайнятих у цій галузі серед працюючих зросла з 4,01% до 15,86%, причому 1897 р. майже 2/3 з них були зайняті в індустріальній сфері (пароплави, залізниці, телеграф). Отже, саме у цій сфері були чи не найкращі умови для інноваційного підприємництва.

За 1865-1897 рр. у Катеринославі з 17,94% до 25,11% зросла частка зайнятих у торгівлі. За цей же час скоротилась питома вага будівництва і сфери послуг як напрямків підприємництва, хоча природа цього скорочення різна. Частка будівництва впала з 12,86% до 7,76% через поліпшення структури підприємницького капіталу і у зв'язку з прискореним вкладанням грошей у машини й механізми. Друга причина є радше негативною – маємо на увазі відсутність масового житлового будівництва, що мало наслідком різке погіршення житлових умов працюючих і штучне скорочення внутрішнього ринку – адже будівництво потребує металу, цегли, скла, деревини, хатнього начиння тощо. Схожі негативні фактори призвели до скорочення питомої ваги сфери послуг з 23,85% 1865 р. до 5,56% 1897 р.³⁷

Усі перелічені зміни у галузях зайнятості і сферах підприємництва характерні для першого етапу “навздогінної” індустріальної модернізації. За оцінкою В. Костантинової, на початку 1860-х років серед південноукраїнських міст промислових було 7,89%, торгових – 7,89%, аграрних – 31,58%, адміністративно-військових – 26,32%, змішаних – 26,32%. На кінець XIX ст. аграрних міст на півдні було 4,88%, змішаних – 95,12%. З них дослідниця виділяє промислові – 46,15%, сільськогосподарські – 23,08%, сервісні – 12,82%, адміністративно-військові – 10,26%, торгівля, транспорт, фінанси – 2,56%. За цивілізаційною типологією на кінець XIX ст. до індустріальних нею зараховано 82,9% міст півдня України, до доіндустріальних – 14,63%, а до “постіндустріальних” – 2,43%.³⁸

Специфічність економічних, географічних та інфраструктурних умов Півдня України спричинила формування кількох типів міст. Це міста-піонери модернізаційних перетворень (Одеса, Катеринослав),

³⁷ Об одностовном исчислении жителей г. Екатеринослава, произведенном 20 декабря // Памятная книга Екатеринославской губернии. 1867 г. Ч. II. – Отдел I. – Б.г. – С.156; Первая Всеобщая перепись населения Российской империи 1897 г. – Т.13. Екатеринославская губерния. – СПб., 1904. – С.39-46.

³⁸ *Константинова В.М.* Урбанізація: південноукраїнський вимір. – С.251-275.

міста-аутсайдери (Аккерман, Рені), середні міста (Херсон, до певної міри Миколаїв), мономіста (Юзівка). Особливістю є й те, що на Півдні України індустріальна модернізація йшла не стільки на базі традиційних укладів економіки і міст, скільки за рахунок нових галузей, тобто не стільки вглиб, скільки вшир. Це характерна ознака російського імперського проекту модернізації.

Соціальні конфлікти

Постійний потік мігрантів до міст, формування нової соціальної топографії (робітничі селища та райони довкола великих підприємств), зіткнення традиційної психології сільських мігрантів з реаліями модерного міського життя – все це вело до наростання соціальної напруги. Сукупність проблем, породжених урбанізацією та індустріалізацією, була очевидною: маргіналізація мігрантів, епідемії інфекційних та венеричних хвороб, зростання злочинності та смертності тощо. Особливо неповажливою урбанізація виявилася до жінок. Поширеною була ситуативна проституція.

Соціальні кордони міста проходили між новими прошарками, які утворювалися в містах півдня в результаті модернізаційних процесів, особливо інтенсивно – між підприємцями та робітниками. Відносини залежності та патерналізму, спричинені та посилені низькими заробітками, погана (чи взагалі відсутня) освіта, неготовність робітників захищати свої права, їх низька культура, нехлюйство, неповага до праці власника підприємства, адміністративного персоналу та менеджменту лише підливали масла у вогонь непорозумінь, неповаги, конфліктів та страйків. Доступність робочої сили вела до того, що підприємці не цінували свій штат. Щоправда, власники заводів через деякий час почали ратувати за професійну освіту та покращення умов праці на підприємствах. Однак рівень заробітної плати, як і соціальні житлово-побутові умови робітників, залишилися незмінними. Постійна ж потреба у робочій силі та зв'язки з селом вели до того, що робітники не цінували місце роботи. Соціальна дистанція не мала тенденції до скорочення.

Скоріше правилом, аніж винятком були конфлікти з майстрами та адміністративним персоналом іноземного походження на заводах з іноземними інвестиціями. Втім, іноземного власника рідко цікавили тонкощі соціальної взаємодії, головним був прибуток та гарні взаємини з владою як запорука державних замовлень. Зворотнім боком іноземних інвестицій був мінімальний вплив на культуру підприємців, управлінців, робітників. Не довіряючи місцевому персоналу, власники приводили своїх спеціалістів, які не могли знайти контакт з підлеглими.

З іншого боку, міста півдня були піонерами у розвитку соціальної інфраструктури. Так, при побудові нових заводів закладались

одночасно казарми для самотніх робітників, будинки для адміністративного персоналу та сімейних робітників, лазні, школи, бібліотеки, амбулаторії, їдальні тощо. Благодійність та просвітницька робота розвивались тут більшою мірою завдяки підприємцям. Вектор благодійництва зміщувався в бік розвитку освіти, медичного обслуговування, надання дешевого житла, харчів та медичної допомоги.

Висновки

Особливістю південного регіону було те, що внаслідок промислового перевороту на транспорті у 1860-1890 рр. сформувались, по-перше, частини європейських і світових транспортних мереж, по-друге, залізниці різко посилювали модернізацію, урбанізацію та міський бізнес через його поширення на найближчу округу і, по-третє, сформувалася мережа індустріального транспорту з великими транспортними вузлами, якими стали – Одеса, Катеринослав, Миколаїв, Олександрівськ, Маріуполь, Херсон.

Зазначені міста були багато в чому лідерами у становленні індустріального суспільства (мова йде про структуру зайнятості, наявність промислових підприємств). Але і соціальні протиріччя тут проявлялись більшою мірою, аніж у інших містах Наддніпрянщини (в першу чергу, конфлікти між підприємцями та робітниками). Соціальна ціна модернізації часто виявлялась завищеною через розрив між очікуваннями і реальністю.

Серед міст півдня виділялись два лідера – Одеса та Катеринослав. Їх прискорений розвиток відтіняв стагнацію міст-аутсайдерів модернізації (Аккерман, Ізмаїл, в дечому Херсон), хоч і відбувався за рахунок ресурсної та природно-географічної складової (екстенсивно)*.

ВОДОТЬКА Т. Урбанизация и модернизация на юге Украины во второй половине XIX – начале XX вв. Вторая половина XIX – начало XX вв. стали периодом безусловного экономического и модернизационного лидерства юга Украины в Российской империи. С другой стороны, южные города показали всю неоднозначность процессов индустриализации, урбанизации и социальной трансформации. Экономический рост городов и региона в целом (за исключением Бессарабии) был основан на использовании природных ресурсов, преимуществ инфраструктуры (порты и железные дороги) и работы мигрантов. Автор фокусирует внимание на специфике лидерства городов юга, природе и последствиях этого явления в координатах становления индустриального общества.

Ключевые слова: урбанізація, модернізація, юг України, промислове розвиток, міграція.

* Публікація містить результати досліджень, проведених при грантовій підтримці Державного фонду фундаментальних досліджень за конкурсними проектами Ф 67 та Ф 72.

VODOTYKA T. Urbanization and Modernization in the South of Ukraine during the second half of 19th – the beginning of 20th centuries. The second half of the 19th - early 20th century was a period of absolute economic and modernization leadership of southern Ukraine. On the other hand, the southern cities showed all the ambiguity of the processes of industrialization, urbanization and social transformation. The economic growth of cities and the region as a whole (excluding Bessarabia) based on the use of natural resources, the benefits of infrastructure (ports and railways) and work migrants. The author focuses on the specifics of leadership cities in the south, the nature and consequences of this phenomenon in the coordinates of becoming an industrial society.

Keywords: urbanization, modernization, southern Ukraine, industrial development, migration.

References

Berman A. (1999). Amerikanskij inzhener-stroitel' Nikolaevskoj dorogi. *Vestnik*, 12, (219). Retrieved from: <http://www.vestnik.com/issues/1999/0608/win/berman.htm>. [in Russian].

Vermenych Ya. V. (2015). *Pivdenna Ukraina na tsyvilizatsijnomu pohranychchi*. Kyiv: Instytut istorii ukraïny NAN Ukraïny. [in Ukrainian].

Vodotyka T. S. (2013). Mihratsijni j modernizatsijni protsesy v mistakh Nadnyprians'koi Ukraïny za danymy pershoho zahal'noho perepysu Rosijs'koi imperii 1897 r. *Ukrains'kyj istorychnyj zhurnal – Ukrainian Historical Journal*, 5, 124-143. [in Ukrainian].

Herlihi P. (1999). *Odesa. Istoriia mista, 1794–1914*. Kyiv: Krytyka. [in Ukrainian].

Zhaloba I. (2004). *Infrastruktorna polityka avstrijs'koho uriadu na pivnichnomu skhodi monarkhii v ostannij chverti XVIII – 60-ky rr. XIX st. (na prykladi shliakhiv spoluchennia)*. Chernivtsi: Knyhy - XXI. [in Ukrainian].

Zalizniak M. (1910). Industriia na pivdennij Ukraïny. In *Studii z polia suspil'nykh nauk i tatystyky*. (Vol. 2, pp. 194-212). L'viv. [in Ukrainian].

Konstantinova V. M. (2010). *Urbanizatsiia: pivdennoukraïns'kyj vymir (1861-1904 roky)*. Zaporizhzhia: AA Tandem. [in Ukrainian].

Nadybs'ka S. B. (2005). *Sotsial'no-ekonomichnyj rozvytok mist Pivdennoi Ukraïny u 1861–1900 rr. (za materialamy Khersons'koi ta Katerynoslavs'koi hubernij)*. [Social and economic development of cities in Southern Ukraine in 1861-1900 (Kherson and Katerynoslav provinces)]. (*Candidate's thesis*). Odesa. [in Ukrainian].

Nepomnyashchij B.Z. (2004). *Kherson evrejskij. Tragedii i sud'by*. Kherson: Oldi-plius. [in Russian].

Novikova S.V. (2005). *Vnesok hrekiv v ekonomichnyj rozvytok Pivnichnoho Pryazov'ia (seredyna XIX – pochatok XX st.)*. [Greek contribution to the economic development of Northern Azov (mid XIX – early XX century)]. (*Candidate's thesis*). Odesa. [in Ukrainian].

Ob odnodnevnom ischislenii zhitelej g. Ekaterinoslava, proizvedennom 20 dekabrya. (1867). In *Pamyatnaya kniga Ekaterinoslavskoj gubernii*, II, (pp. 154-295.). Ekaterinoslav. [in Russian].

Pervaya Vseobshchaya perepis' naseleniya Rossijskoj imperii. 1897 g. (1904). Vol.8: Volynskaya guberniya. St. Peterburg. [in Russian].

Pervaya Vseobshchaya perepis' naseleniya Rossijskoj imperii 1897 g. (1904). Vol.13: Ekaterinoslavskaya guberniya. St. Peterburg. [in Russian].

Pervaya Vseobshhaya perepis' naseleniya Rossijskoj imperii 1897 g. (1904). Vol.16: Kievskaya guberniya. St. Peterburg. [in Russian].

Pervaya Vseobshchaya perepis' naseleniya Rossijskoj imperii 1897 g. (1904). Vol.32: Podol'skaya guberniya. St. Peterburg. [in Russian].

Pervaya Vseobshchaya perepis' naseleniya Rossyjskoj imperii 1897 g. (1904). Vol.33: Poltavskaya hubernyia. St. Peterburg. [in Russian].

Pervaya Vseobshhaya perepis' naseleniya Rossijskoj imperii 1897 g. (1904). Vol.41: Tavricheskaya guberniya. St. Peterburg. [in Russian].

Pervaya Vseobshhaya perepis' naseleniya Rossijskoj imperii 1897 g. (1904). Vol.46 Khar'kovskaia hubernyia. St. Peterburg. [in Russian].

Pervaya Vseobshhaya perepis' naseleniya Rossijskoj imperii 1897 g. (1904). Vol.47. Horod Odessa.

Pervaya Vseobshhaya perepis' naseleniya Rossijskoj imperii 1897 g. (1904). Vol.47: Khersonskaia hubernyia. St. Peterburg. [in Russian].

Pervaya Vseobshhaya perepis' naseleniya Rossijskoj imperii 1897 g. (1904). Vol.48: Chernyhovskaia hubernyia.

Pervaya Vseobshhaya perepis' naseleniya Rossijskoj imperii 1897 g. (1905). Vol.3. Bessarabskaia hubernyia. St. Peterburg. [in Russian].

Pervaya Vseobshhaya perepis' naseleniya Rossijskoj imperii 1897 g. (1904). Vol.20: Kurskaia hubernyia. St. Peterburg. [in Russian].

Pervaya Vseobshhaya perepis' naseleniya Rossijskoj imperii 1897 g. (1904). Vol.13: Ekaterynoslavskaia hubernyia. St. Peterburg. [in Russian].

Razgon V.N. (1988). *Sovremennaya amerikanskaya i anglijskaya istoriografiya rossijskoj burzhuazii*. Barnaul. [in Russian].

Slabchenko M.Ye. (1927). *Borot'ba systemy zemlevolodinnia i formy hospodariuvannia v Ukraini v XIX – XX st.* Odesa. [in Ukrainian].

Slabchenko M.Ye. (1927). *Materialy do ekonomichno-sotsial'noi istorii Ukrainy XIX st.* Vol.2. Kyiv. [in Ukrainian].

Skhid i Pivden' Ukrainy: chas, prostir, sotsium. (2014). Vol.1. (Studii z regional'noi istorii). Kyiv: Institut istorii Ukraïni. [in Ukrainian].

Tatarinov S. Y. (2001). *Bakhmut: ocherki istorii. 1783-1917.* Artemovsk. [in Russian].

Turchenko F.H. & Turchenko H.F. (2003). *Pivdenna Ukraina: modernizatsiia, svitova vijna, revoliutsiia (kinets' XIX – 1921 r.): Istorychni narysy.* Kyiv: Geneza. [in Ukrainian].

Tsybulenko H. V., Tsybulenko L. O. (1991). Transportni systemy u rozvytku kooperatyvnoho ta munitsypal'noho pidpriemnytstva na Pivdni Ukrainy. *Pivdennyj arkhiv: Zbirnyk nauk. prats': Istorychni nauky. (1)*, 95-107. [in Ukrainian].

Chornyj D. M. (2007). *Po livyj bik Dnipra: problemy modernizatsii mist Ukrainy (kinets' XIX – pochatok XX st.)*. Kharkiv: KhNU im. V.N.Karazina. [in Ukrainian].

Chornyj S. (2001). *Natsional'nyj sklad naseleennia Ukrainy v XX storichchi. Dovidnyk*. Kyiv: DNVP Kartografia. [in Ukrainian].

Shevchenko A. M. (2008). *Zovnishnia torhivlia portiv na Pivdni Ukrainy (druha polovyna XIX – pochatok XX st.)*. [Foreign trade of seaports on South of Ukraine (second half XIX - beginning of the XX century)]. (*Candidate's thesis*). Izmail. [in Ukrainian].

Shliakhov O. B. (2003). *Sudnovlasnyky i moriaky Azovo-Chornomors'koho basejnu: 90-ti rr. XIX st. – 1914 r.* Dnipropetrovs'k. [in Ukrainian].