

Полтавською битвою 1709 року, де він обрав сторону шведського короля Карла XII, що визначило його долю та викликало негативну реакцію Петра I.

Внаслідок вибору сторони у Полтавській битві, Мазепа зазнав поразки і йому довелося бігти до Туреччини у місто Бендер, де він і зустрів свою смерть 2 жовтня 1709 року. Його ім'я стало символом боротьби за незалежність та права українського народу.

Іван Мазепа став героєм численних літературних творів, мистецьких творів і національних легенд, що підкреслюють його важливий внесок у історію та боротьбу за свободу українського народу.

Загалом, Іван Мазепа – це постать, яка залишає невиліковний слід в історії України, представник боротьби за національні ідеали та права.

Останін Вадим Олексійовий
Науковий керівник – канд. іст. наук, доц. Гончарова О.С.
Харківський національний педагогічний університет ім. Г.С. Сковороди

ПЕРШІ ПРОЄКТИ ПОБУДОВИ ЗАЛІЗНИЦЬ НА ПІВДНІ УКРАЇНИ У СЕРЕДИНІ ХІХ СТОЛІТТЯ ТА ПРИЧИНИ ЇХ НЕВДАЧ

Протягом 40-80-х років ХІХ століття в Україні відбувалася промислова революція, яка спонукала до створення розгалуженої транспортної інфраструктури. Це було спричинено тим що у ХІХ столітті у світі відбулося значне розгортання будівництва залізниць. На той час США вже мали 14,5 тис. км залізничної колії, Англія – 10,2 тис., а Німеччина – 6 тис. км. Проте через феодално-кріпосницьку систему, яка стримувала залучення капіталів на розвиток залізничного транспорту, у Російській імперії цей процес проходив досить мляво. По-друге, географічне положення Півдня України, його природні ресурси та економічні зміни в господарстві викликали необхідність розвитку залізничного транспорту тут. Інтенсивний розвиток сільського господарства та промисловості у донецькому басейні та інших промислових центрах на сході загострили потребу забезпечення перевезення вантажів. Важливість залізниці підсилювалася ще й необхідністю підвезення робочої сили, що вивільнилася після скасування кріпосного права у 1861 році, до промислових центрів. Окрім промисловості від цього мало виграти і сільське господарство. У другій половині ХІХ ст. ціни на зерно почали зростати через збільшений попит на нього у Західній Європі, що відкрило нові перспективи для українських господарів та потребувало нових умов транспортування товарів. Всі, зазначені вище, обставини спонукали до розвитку транспорту, зокрема залізниць. Незважаючи на те, що уряд вважав залізниці економічно невігідними з точки зору клімату та утримання, розвиток цього виду транспорту став невідкладною потребою.

Першою спробою побудови залізничного транспорту стала Царськосільська залізниця, що розпочало новий етап розвитку залізничного

транспорту в Російській імперії. Це породило появу проєктів будівництва залізниць, в тому числі й по території українських губерній. Декілька років до Кримської війни підприємці пропонували будувати нові залізниці, щоб з'єднати центральні губернії з Чорноморським узбережжям. Вони поділялися на західні (з Одеси) та східні (до азовських та частково кримських портів). Наприклад, у 1851 році полтавський голова дворянства Г. Павловський звернувся до уряду з проханням дозволити будівництво залізниці від Москви до Одеси через Кременчук. А улітку 1852 року в Одесі підприємці подали заявку до імперської канцелярії, просивши створити акціонерне товариство та надати концесію для будівництва залізниць Одеса – Кременчук і Одеса – Паркани. У той же 1852 рік відомий Дем'ян Кочубей представив інший проєкт. Він пропонував з'єднати Харків із Нижнім Новгородом, значущим торговельним центром на Волзі. Однак фінансові та правові обмеження, створені управляючим шляхів сполучення та публічних будівель П. Клейнміхелем, перешкодили реалізації цього проєкту.

Ситуація дещо змінилася тільки під час воєнних подій між Росією та європейськими державами під час Кримської кампанії з 1853 по 1856 рік. Виявилось, що транспортне забезпечення з Кримом через примітивний гужовий транспорт було неефективним для постачання на фронт необхідного обладнання та матеріалів. Тож, у вересні 1854 року уряд видав наказ про початок робіт над будівництвом залізниці, яка пролягала б через Москву, Харків, Кременчук, Єлисаветград, Ольвіополь і до Одеси. І після закінчення Кримської війни уряд почав активно підтримувати будівництво залізниць, що стало вирішальним кроком для ліквідації кризового становища у цій сфері.

У 1856 року уряд здійснив серію перемовин з європейськими підприємцями, і на початку 1857 року уклав угоду на будівництво мережі залізниць. Ця залізнична мережа включала такі ділянки, як Петербург – Варшава – кордон Пруссії, Москва – Нижній Новгород, Москва – Курськ – Феодосія, Курськ (чи Орел) – Динабург – Лібава. Загальна протяжність запланованої мережі становила близько 4 тисяч кілометрів. Для будівництва було створено Головне товариство російських залізниць, затверджено основні умови та статут.

До кінця 1859 року планувалося введення в дію близько 300 кілометрів залізниць. У подальшому, протягом наступних семи років, планувалося вводити в експлуатацію щорічно понад 500 кілометрів нових колій. Варто відзначити, що у цей період у США щорічно будували до 3 тисяч кілометрів залізниць, а в Англії, де кількість залізниць вже була в 10 разів більша, будували по 800 кілометрів. Однак це товариство за увесь свій період існування стикалося з турбулентністю через власні прибутки, які отримувалися виключно за рахунок фінансування залізничного будівництва зі скарбниці. Через критику Головного товариства російських залізниць у фінансових колах за кордоном і в самій країні поширилася хибна думка про невігідність будівництва залізниць у Росії. Саме через це підприємцям було складно зібрати необхідний капітал, і на

початку 60-х років не відбулося здійснення концесій на будівництво Московсько-Севастопольської, Києво-Одеської, Орловсько-Вітебської та інших колій. Проте вже 30 квітня 1857 року представники Торговельного дому Т. Бонара і К^о попросили дозвіл створити акціонерну компанію для будівництва залізниці від Одеси до Балти, Брацлава, Києва, Ніжина та Кролевця до з'єднання з проектованою Лібавською або Феодосійською коліями між Орлом і Оршею, протяжністю 1,4 тисячі верст. Весною 1858 року з'явилася нова компанія, до якої приєдналася і перша. Її очолювали інженери С. Кербедз і Д. Марченко. Вони просили дозвіл на будівництво залізниць від Одеси до Бердичева, від Радзивилова на Бердичів до Києва та від Києва до Курська, протяжністю 1,2 тисячі верстатів. Хоча умови були дуже вигідними, компанії не вдалося зібрати необхідні кошти.

Причина невдачі реалізації цих проєктів крилася у невизначеність фінансування будівництва, іноземні підприємці сприяли утворенню негативного уявлення про труднощі та невикладність спорудження російських магістралей, що в свою чергу спричинило обережність вітчизняних фінансистів і відсутність їхньої готовності ризикувати. Та й уряд був розчарований багатьма приватними пропозиціями і не вірив у їхню ефективність. Не слід забувати й той факт, що державна скарбниця майже була пуста.

Полікарпова Валерія
Науковий керівник – канд. істор. наук Лапченко А.С.
Державний біотехнологічний університет

ГОЛОДОМОР 1932 – 1933 РР.

Голодомор – це геноцид українського народу в 1932 – 1933 р, організований хлібозаготівлями з урожаю 1929 р. Унаслідок каральних вилучень у селян не тільки хліба, а й усіх продовольчих запасів, і ось тоді голод переріс у жахливий Голодомор. До кінця 1932 р у республіці було колективізовано майже 70% селянських господарств, та понад 80% посівних площ. 7 серпня 1932 р. ВЦВК і РНК СРСР ухвалили постанову «Про охорону майна державних підприємств, колгоспів та кооперації та про зміцнення суспільної власності». І звичайно згідно з постановою розкрадання колгоспного майна каралося розстрілом і це ще м'яко кажучи, бували пом'якшення – позбавлення волі на 10 років, а якщо вкрасти хоча б пів кишенні зерна для свої дітей, селянни могли отримати строк у концтаборі. Народ охрестив цей драконівський акт «законом про п'ять колосків».

Втрати зерна з урожаю 1932 р. виявилися величезними через нестачу посівного зерна, яке забирали та вивезли під час хлібозаготівлі й голоду, яким вже було охоплено третині райони України. Вже до жовтня 1932 р. із колгоспників та одноосібників було витиснене 132 млн пудів хліба, а це менш ніж половина плану з попереднім роком. Тоді для селян боржнеків було