

[13, л. 1], Ф. И. Шмит [14, л. 1] и другие читали специальные лекции и циклы лекций по истории искусств для учеников художественной школы.

Таким образом, университеты, как мы видим на примере Харьковского, сыграли важную роль не только в организации академического образования и подготовки специалистов в фундаментальных и гуманитарных отраслях научного знания, но и художественного образования, что в первую очередь способствовало эстетическому воспитанию студентов и городской общественности, закладывало традиции художественной культуры в университете и губернии, способствовало развитию истории искусств, возникновению музеев художественного профиля и др.

1. Авер'янова, Н. Розвиток мистецтвознавства та художньої освіти в Україні (кінець XIX – початок XX ст.) [Електронний ресурс] / Н. Авер'янова // Вісник Одеського історико-краєзнавчого музею. – Одеса, 2010. – № 8. – С. 32–36. – Режим доступу: <http://www.history.odessa.ua/publication8/stat07.htm>. – Дата доступу: 25.02.2018.
2. Багалей, Д. И. Заметки и материалы по истории Харьковского университета. 1. Новые данные для биографии В. Н. Каразина / Д. И. Багалей. – Харьков: Типо-литогр. М. Зильберберга, 1905. – 84 с.
3. Багалей, Д. И. Харьковские университетские торжества за первые годы существования университета / Д. И. Багалей. – Харьков: Тип. губерн. правл., 1892. – 31 с.
4. Государственный архив Харьковской области. – Ф. 2000. – Оп. 1. – Д. 225.
5. Обзорение преподаваемых предметов Харьковского университета на 1806 год. – Харьков: Тип. ун-та, 1806. – 27 с.
6. Обзорение преподаваемых предметов Харьковского университета на 1808/9 acad. год. – Харьков: Тип. ун-та, 1808. – 29 с.
7. Обзорение преподаваемых предметов Харьковского университета на 1842/43 учебный год. – Харьков: Тип. ун-та, 1842. – 31 с.
8. Павлова, О. Г. В. Н. Каразін та розвиток художньої освіти у Харкові у першій половині XIX ст. / О. Г. Павлова // Актуальні проблеми вітчизняної та всесвітньої історії. – Харьков, 1998. – Вип. 3. – С. 140–144.
9. Павлова, О. Г. Становлення мистецтвознавчої думки в Харкові в другій половині XIX–початку XX ст. / О. Г. Павлова // Вісник Харківського національного університету ім. В. Н. Каразіна. – 2005. – № 701 Історія. – Вип. 37. – С. 18–26.
10. Пивненко, А. С. Художественная жизнь города Харькова второй половины XIX – нач. XX века (до 1917) : Автореф. дис... канд. искусствоведения / А. С. Пивненко. – Москва, 1990. – 24 с.
11. Побожій, С. І. Харківська університетська школа мистецтвознавства: історія, напрями, проблеми / С. І. Побожій // Українське мистецтвознавство. – Київ, 1993. – Вип. 1. – С. 70–85.
12. Соколюк, Л. Д. К историко-художественной жизни Харькова. Эволюция Харьковской художественной школы во второй половине XVIII века: Автореф. дис... канд. искусствоведения. / Л. Д. Соколюк. – Ленинград, 1986. – 24 с.
13. Центральный исторический архив Украины (г. Киев). – Ф. 2017. – Оп. 1. – Д. 738.
14. Центральный исторический архив Украины (г. Киев). – Ф. 2052. – Оп. 1. – Д. 40.

ДНЕПРОВСКО-ДВИНСКИЙ КАНАЛ: ПРОЕКТ ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА УКРАИНСКИХ, БЕЛОРУССКИХ И ПРИБАЛТИЙСКИХ ЗЕМЕЛЬ

И.А. Шандра (Харьков, Украина)

В начале XX в., первоначально в среде промышленников и предпринимателей, а позднее и в правительственных кругах, активно обсуждался вопрос о создании внутриконтинентального Черноморско-Балтийского водного пути. Особенностью водных путей, выгодно отличавшей их от железнодорожного сообщения, является дешевизна перевозки и почти неограниченная пропускная способность. Благодаря этому водные пути как нельзя лучше отвечают задачам перевозки массовых грузов (уголь, металл, лес, хлеб, сахар и др.). Но лишь обладающие достаточной глубиной и протяженностью водные артерии способны обеспечить более дешевую, по сравнению с железными дорогами, транспортировку. Чем больше глубина водного пути и грузоподъемность судна, тем меньше эксплуатационные расходы с пудо-версты.

Между бассейнами Западной Двины и Днепра уже существовал водный путь – так называемая Березинская система (соединительный путь от р. Березины, впадающей в Днепр, до Двины составлял 148 верст, имел 14 шлюзов, 4 плотины). Эта система была построена в 1804 г. и до начала XX в. использовалась преимущественно для транспортировки леса в Ригу. Для судоходства данный водный путь был слишком маловоден, а каналы и реки, к нему примыкающие, постоянно заиливались и зарастали. Кроме Березинской системы, между Черным и Балтийским морями имелись еще несколько водных сообщений (Огинский, Августовский, Днепроовско-Бугский). Все они были также мелководны, однако главный их недостаток заключался в том, что они оканчивались на территории Германии [4, с. 12].

Из всех предложенных в начале XX в. проектов соединения Черного и Балтийского морей наиболее экономически и стратегически целесообразным представлялся Днепроовско-Двинский вариант: от г. Херсон через р. Днепр, р. Оршицу, проектируемый Орша–Витебский канал, р. Лучессу (приток Западной Двины), р. Западную Двину с конечным пунктом пути г. Рига.

Такой проект водной магистрали поддержали Съезды горнопромышленников Юга России (в 1904 г. XXIX съезд горнопромышленников Юга России (г. Харьков), после всестороннего рассмотрения данного вопроса, направил соответствующее ходатайство в правительственные учреждения), Екатеринославское губернское земское собрание, Херсонская губернская управа, Рижский биржевой комитет и другие общественные и административные организации, а также специально созданный Съезд по вопросу о соединении Черного и Балтийского морей (Киев, 1911 г.) и Съезд Юго-Западного края по вопросам экспорта (Киев, 1914 г.).

Для реализации этого проекта на всем протяжении от Херсона до Риги предполагалось проводить устроительные работы: обход порогов на Днепре и Западной Двине путем обустройства дополнительных каналов, выправительные сооружения от устья Березины до Екатеринослава, землечерпание и углубление скалистого дна в нижнем течении Днепра. Общая стоимость работ на всем протяжении огромного водного пути протяженностью около 2 300 верст от Херсона до Риги по приблизительным подсчетам составляла 150 млн руб. Количество же грузов, перевозимых в данном направлении, по минимальным расчетам должно было составить более 300 млн пудов [6, с. 2701]. Годичный грузооборот для Днепровско-Двинской системы инженер А. Одинцов предполагал в размере 1 300 млн пудов [4, с. 19], а специальная комиссия Съездов горнопромышленников Юга России в своих расчетах приводила цифру 1 660 млн пудов [2, с. 63].

Проект Орша-Витебского канала, входящего в систему Херсон-Рига, был составлен Управлением внутренних водных сообщений Министерства путей сообщения. Предполагалось, что он составит 86 верст в длину, 14 сажений в ширину, 10 четвертей аршина в глубину. Стоимость сооружения канала по предварительным расчетам составляла 19 млн руб. [2, с. 62].

Для всестороннего рассмотрения данного проекта в мае 1911 г. в Киеве состоялся Съезд по вопросу о соединении Черного и Балтийского морей. В работе съезда приняли участие представители всех заинтересованных ведомств и различных отраслей промышленности и торговли 12 губерний, расположенных в районе предполагаемой водной магистрали. Екатеринославское губернское земское собрание заявило о своей полной поддержке проекта и ассигновало на осуществление водного пути Херсон-Рига 3 000 руб. для проведения исследовательских работ в пределах Екатеринославской губернии [5, с. 668].

Кроме сельскохозяйственных грузов (хлеб, сахар, конопля, табак, льняное семя, шерсть, кожа и др.), массовыми товарами проектированного водного пути в северном направлении должны были стать донецкий каменный уголь, криворожские чугун и сталь, бахмутская и крымская соль и др. В южном направлении по каналу предполагалось переправлять лес, колониальные товары, искусственные удобрения, машины, химические продукты и др. По подсчетам Рижского биржевого комитета транспортировка по водному пути Рига-Херсон обходилась бы не более 7-8 коп. с пуда (в среднем даже 5-6 коп. [2, с. 59]), тогда как фрахты за морскую перевозку от Черного до Балтийского моря составляли на каменный уголь 9,25 коп. с пуда, для соли - 8-10 коп., для железа и стали - 11,5-13 коп., для муки - 13 коп. Морской путь из Черноморских портов в порта Балтийского моря вокруг Европы продолжался 3,5 - 4 недели, по водному же пути Херсон-Рига длительность транспортировки сокращалась до 12 дней [6, с. 2702]. Таким образом, водный Днепровско-Двинский путь должен был стать более коротким и дешевым способом межрегиональной и внешней торговли украинских, белорусских и прибалтийских земель. Для обоснования целесообразности данного масштабного проекта Рижским биржевым комитетом был приведен следующий «поучительный факт». Подольская губерния богата залежами фосфоритов, дающих превосходное искусственное удобрение. Сама черноземная губерния в этом сырье не испытывала особой потребности, доставка же фосфоритов до Риги по железным дорогам обходилась в 10 коп. с пуда. Поэтому подольские фосфориты направлялись морем из Одесского порта в Англию, где их перерабатывали в суперфосфаты и в таком виде их получали прибалтийские потребители [1, с. 126]. Избавиться от лишних посредников и расходов - лишь один из возможных положительных результатов водного проекта Херсон-Рига.

Более того, проектируемый водный путь должен был способствовать комплексному развитию этих районов вследствие оживления торговых отношений и всех благоприятных последствий таких процессов. Водный путь Херсон-Рига значительно сократил бы расстояние между портами Черного моря и всеми портами Северной Европы (расстояние приводится от Одессы до различных портов Северной Европы, где первая цифра - длина морского пути вокруг Европы, вторая - расстояние по водному пути Херсон-Рига): Стокгольм - 7,9 тыс. км (2,9 тыс. км), Данциг - 7,7 (3,1), Копенгаген - 7,5 (3,3), Гамбург - 6,9 (3,7), Амстердам - 6,5 (4,1), Ньюкасл - 6,8 (4,4) [1, с. 124].

По поводу практической реализации Днепровско-Двинского водного пути развернулись острые дискуссии. Камнем спотыкания стал вопрос быть ли Черноморско-Балтийской магистрали морским путем (по разным проектам глубина должна была составить от 14 футов до 4,5 сажени [24 и 54 четвертей соответственно]) или только улучшенным речным (с осадкой судов в 10 четвертей) [7, с. 38]. Подготовка водного пути как морского, безусловно, повлекла бы за собой большие финансовые затраты, однако и грузооборот морского пути по предварительным технико-экономическим расчетам втрое превышал бы грузооборот речного варианта. Кроме грузооборота между украинскими, белорусскими и прибалтийскими районами, местного грузооборота днепровского и западно-двинского районов, морской вариант пути мог бы принять все те грузы, которые направлялись из портов Азовского и Черного морей в Балтийское вокруг Западной Европы и обратно. Таким образом, через морской путь Херсон-Рига одновременно осуществлялись бы задачи и внутренней, и внешней торговли. На съезде горнопромышленников Юга России картина будущего водного пути представлялась крайне оптимистично: «Каждый из расположенных внутри материка городов делается тогда морским портом, способным отпускать продукты своего района, получать заграничные товары непосредственно с океанских пароходов. Весь канал будет освещен» [1, с. 126].

щаться электричеством и по этому суда, идя днем и ночью, со скоростью, которую предполагается допустить в 6 узлов, весь путь по каналу могут пройти в 144 часа» [2, с. 190].

Инженер В. Чернышев в журнале «Русское судоходство» обстоятельно обосновывал, что только морской вариант пути Херсон–Рига сможет изменить существующее положение вещей как «в деле зависимости южной России от Дарданелл, так и Прибалтийского района от иностранного угля» [8, с. 25]. Рижский биржевой комитет также высказал пожелание о соблюдении морских стандартов обустройства пути Херсон–Рига [1, с. 125].

Чем дальше проект водного сообщения между Черным и Балтийским морями обсуждался на всевозможных общественных собраниях и научных заседаниях, тем больше он признавался необходимым и неотложным к исполнению. Наконец, 12 апреля 1912 г. члены Государственной думы (44 подписи) внесли на рассмотрение законодательное предположение о скорейшем осуществлении проекта Черноморско-Балтийской водной магистрали. Непосредственной причиной данного представления стало закрытие Дарданелл оттоманским правительством и угольная забастовка в Англии. Как следствие такого форсе тажеге число рьяных сторонников водного пути Херсон–Рига пополнилось черноморско-азовскими судовладельцами, представителями крупного аграрного, промышленного и торгового капитала украинских губерний. В законодательном предположении указывалось, что к началу 1914 г. должен быть составлен проект сооружения водного пути Херсон–Рига (с осадкой судов в 10 четвертей), весь проект планировалось закончить по истечении пяти лет [3, с. 64].

Несмотря на все экономические и стратегические преимущества Днепровско-Двинского канала, следующие события мирового масштаба не дали возможности осуществить намеченный план. Интерес к проекту «Водный коридор Херсон–Рига» возобновился спустя почти столетие – в 2002 г. в средствах массовой информации появились сообщения о заинтересованности Латвии, Беларуси и Украины в возобновлении работ над проектом, который бы объединил бассейны Черного и Балтийского морей.

1. Водный путь Рига–Херсон // Русское судоходство. – 1911. – № 8. – С. 123–126.
2. Доклад комиссии ХХІХ Съезду горнопромышленников Юга России по 3-му, 4-му и 5-му вопросам программы: «О современном положении каменноугольной промышленности юга России», «О мерах распространения русского каменного угля в портах Балтийского моря», «О выработке торговых марок русского угля по образцу английских углей». – Харьков, 1904. – [разд. паг.].
3. Законодательные учреждения по вопросам промышленности и торговли // Торгово-промышленный Юг. – 1912. – № 11. – С. 62–65.
4. Одинцов, А. Балтийско-Черноморский водный путь // Русское судоходство. – 1914. – № 8. – С. 11–19.
5. Хроника // Промышленность и торговля. – 1910. – № 24. – С. 668.
6. Черноморско-Балтийский водный путь // Горно-заводское дело. – 1911. – № 35. – С. 2700–2702.
7. Чернышев, В. Черноморско-Балтийский водный путь в финансово-экономическом освещении // Русское судоходство. – 1912. – № 9. – С. 35–39.
8. Чернышев, В. Черноморско-Балтийский водный путь в финансово-экономическом освещении // Русское судоходство. – 1912. – № 11. – С. 23–29.

РУССКАЯ РЕВОЛЮЦИЯ 1917 ГОДА (АВТОРСКОЕ ВИДЕНИЕ И ОЦЕНКИ)

В.А. Космач (Витебск, Беларусь)

В январе 1917 г. российского императора **Николая II Романова** одиннадцать раз предупреждали о готовящемся государственном перевороте. Он ничего не предпринял для своей защиты [14, с. 5]. И очень зря. Ещё в августе 1915 г. в Государственной Думе оформился Прогрессивный блок, объединивший все фракции, за исключением крайних левых и правых. Либеральная часть правительства в лице А.В. Кривошеина, С.Д. Сазонова, А.А. Поливанова (нового военного министра), И.К. Григоровича (морского министра) и других поддерживала создание блока, членами которого признали себя 235 депутатов Государственной Думы из 422 (в том числе даже такой убежденный правый, как В.В. Шульгин). К Прогрессивному блоку Думы примкнули три влиятельные фракции Государственного Совета [5, с. 336; 6, с. 55–58]. Фактическим лидером Прогрессивного блока являлся кадет П.Н. Милуков.

Прогрессивный блок требовал от императора пойти на создание «ответственного правительства», т.е. такого министерства, которое формировалось бы Государственной Думой и Государственным Советом, и было бы ответственно перед ними, а не перед царём, который превращается в монарха «царствующего, но не правящего», как в современной Великобритании или Швеции. Государь же был готов только на «кабинет общественного доверия», когда министры назначаются монархом из числа лиц, которым доверяет большинство Думы и Госсовета, но при этом министры продолжают отвечать за свои действия только перед императором. Если бы Николай II Романов согласился на «ответственное министерство» в 1916 году, революции в 1917 г. в России бы не было. Но император стоял на своем. И тогда в недрах Госдумы и Госсовета, среди членов Прогрессивного блока созрел заговор. Лидеры думского Прогрессивного блока решили вырвать власть у царя путём «дворцового переворота» и опираясь на стихийное недовольство народных масс и уставшей от войны армии [5, с. 341]. Вызвать подобное недовольство было несложно. Достаточно было небольшой провокации в столице, что и случится в феврале 1917 г. в Петрограде.