

УДК: 625.1:93

О. А. Камінська

ІСТОРІЯ ХАРКОВО–МИКОЛАЇВСЬКОЇ ЗАЛІЗНИЦІ (ДРУГА ПОЛОВИНА ХІХ СТ.)

У статті досліджено проблеми розробки проектів та будівництво Харково-Миколаївської залізниці як складової частини майбутньої Південної магістралі, та її значення для соціально-економічного розвитку не тільки України, а й Російської імперії в цілому. Зазначено, що, вона забезпечила пряме пасажирське і вантажне сполучення з іншими залізницями Росії і зарубіжжя, доставляння вантажів середньої смуги Росії до чорноморських портів, сприяла розвитку південних губерній, спричинила піднесення експортної торгівлі через Миколаївський порт.

Ключові слова: залізниця, будівництво, проект, концесія.

Проблема розвитку транспорту є однією з найцікавіших і складних проблем історичного минулого України, оскільки саме транспорт завжди був одним з визначальних факторів організації спільності економічного життя народу. До цього часу дослідженню системи шляхів сполучення надавалося недостатньо уваги. Існуючі наукові розробки, присвячені цій темі (Богатчук С.С. [1], Кірпи Г.М. [2], Пономаренка Р.О. [3]), висвітлюють лише окремі аспекти функціонування певних видів транспорту, без органічного поєднання їх стратегічних та економічних функцій. Унаслідок цього з'являється об'єктивна потреба глибокого дослідження, що і визначило мету статті – вивчити хід та особливості виникнення Харково-Миколаївської залізниці та її вплив на економічний розвиток регіону. Для її досягнення необхідно проаналізувати проекти, виділити основні напрями будівництва та з'ясувати значення залізниці для економічного розвитку краю.

Будівництво Харково-Миколаївської залізниці поклато початок рішення уряду 1864 р.: «...Південну залізницю ... продовжувати будувати... від Серпухова на Курськ і від Балти на Кременчук і Харків». 5 травня 1867 р. були затвержені основні умови договору з бароном У. фон Штеренбергом на спорудження ділянки від Єлисаветграда до Кременчука довжиною 137 верст (146 км). Передбачалося, що роботи будуть виконані за три роки на суму 6 156 127 руб. [2, с.191; 4, с.54; 5, с.7].

Рух по цій ділянці було відкрито у 1869 р., тоді ж закінчено будівництво станції Крюків-на-Дніпрі з усім станційним господарством: пасажирський вокзал, вагоноремонтні майстерні, товарний магазин, колії для прийому, розформування і відправлення потягів і проведення вантажних операцій.

Ще 24 серпня 1868 р. уряд надав концесію гофмейстеру А. Аббазі і барону У. фон Штеренбергу на будівництво колії Харків – Кременчук довжиною 247 верст (263,5 км). Залізниця повинна була стати до ладу через чотири роки і забезпечуватись 50 паровозами, 78 пасажирськими вагонами, 7 багажними, 50 товарними вагонами й платформами. Засновники зобов'язувалися надати заставу 3%, тобто 429 тис. рублів. На загальний капітал 10 млн. 725 тис. рублів уряд давав гарантію 5% [6, с.7].

Пошуки та керівництво будівництвом здійснювали інженери І. Пайдлі, В. Разлуцький, О. Бужинський, О. Стецьковський, К. Ратман та Д. Весселі. Роботи на цій ділянці були розпочаті негайно і велись досить швидко, хоча не все йшло рівно. Слід додати, що в день робітники укладали 2 версти (2,13 км) рейок. 1 серпня 1870 р. було завершено будівництво пасажирського вокзалу першого класу, пасажирської платформи, паровозного будинку, вагонного сараю, поворотного кола, товарного магазину, контори, вугільного складу, водопідкачувального будинку на станції Кременчук і відкрито рух на колії Кременчук – Полтава (112 верст або 119,5 км) [7, с.7, 135; 3, с.85; 4, с.54].

А 15 червня 1871 р. відкрився рух на наступній ділянці Полтава – Харків (132 версти або 140,8 км). На станції Полтава було побудовано два виробничих будинки: невеликий кам'яний сарай на 9 паровозів і дерев'яний сарай на 8 вагонів. Вони і стали першими об'єктами Полтавської ділянки тяги, а в майбутньому одного з найбільших на той час промислових підприємств – Головних паровозних майстерень Харково-Миколаївської залізниці [4, с.54].

Ще до введення залізниці в експлуатацію з'явилися проекти щодо з'єднання її з західними губерніями – Бобруйськом та Гомелем, що і було згодом реалізовано. Так, у 1870 р. виникли проекти стосовно спорудження колії від Харкова до Воронежа, для чого передбачалось безоплатне надання землі, потрібної для будівництва [8, с.1; 9, с.1; 10, с.1].

Зауважимо, що побудований за проектом А. Струве міст через р. Дніпро біля Крюкова дав змогу розпочати у прискореному темпі будівництво 222-верстної (237-кілометрової), залізниці від станції Знам'янка через Долинську до Миколаєва. Рішення будувати залізницю Знам'янка – Миколаїв було ухвалено досить швидко. Річ у тім, що залізниці самотужки не могли повністю вирішити проблему перевезення товарів, що вироблялися у південному краї, і виникла необхідність побудувати новий порт. Ним став Миколаїв, який з 1862 р. отримав статус торгового порту. Однак цей порт, розташований у регіоні, найближчому до Катеринославської губернії та східних районів Херсонської губернії, міг би приймати вантажі і з Лівобережжя [11, с.11; 4, с.54; 12, с.1-3].

До того ж з середини XIX ст. степи вздовж берегів Інгулу і Бугу стали розораними і заселеними. А оскільки негусте населення цієї частини Херсонської губернії споживало не більше ніж 20% вирощеного зерна, то залишалися значні запаси товарного зерна. Крім того, близькість соляних розробок у Криму та на Куяльницькому лимані під Одесою давала змогу заготовляти багато солоні та в'яленої риби. Це все вимагало збуту. З огляду на це, Харківське земство і мешканці Миколаєва неодноразово порушували перед урядом клопотання щодо спорудження дороги Миколаїв – Кременчук [13, с.1-2, 5, 28].

Зазначимо, що дорога Кременчук – Берислав з гілкою на Миколаїв, проєктована у межах Херсонської губернії була частиною головної південної залізниці від Москви до Криму і повинна була задовольняти, у першу чергу, державні інтереси. Але й місцеві інтереси вона теж задовольняла, оскільки, перетинаючи Херсонську губернію протягом 440 верст (469,4 км), проходила історично сформованими торговельними шляхами, навіть відгалуження на Миколаїв доводилось недалеко від с.Шестірни, вузла чумацьких трактів [14].

Наприкінці 1865 р. з'являється проєкт залізниці від містечка Нова Прага (звідки дорога повинна була йти на з'єднання з урядовою колією Кременчук – Єлисаветград) на Миколаїв і Берислав [15, с.14].

15 березня 1866 р. було утворено відділення Комітету про прокладення по губернії залізничних доріг у Миколаїв, на який покладено попередні пошуки для залізниці на Миколаїв і Берислав. Будівництво залізниці на Миколаїв дотримувалося тих самих засад, що й інші парові дороги Росії. Рейки іноземні, паровози заводу Зігеля, вагони німецького і бельгійського виробництва [16, с.25].

Значну увагу було приділено будівництву колій до південних портів, з метою їх сполучення з центральними губерніями. Так, у 1869 р. з'явилися пропозиції щодо зведення залізниць від Києва до морських портів. 27 грудня 1869 р. інженеру М. Беккеру було надано дозвіл на пошуки траси Київ – Миколаїв. У 1870 р. інженеру А. Струве було дозволено виконати пошуки залізниці Мелітополь – Севастополь. З метою створення найраціональнішого проєкту подібну задачу було поставлено і підприємцю П. Губоніну. Набагато пізніше, у 1899 р. вишукуванню траси від Мелітополя до ще одного морського порту – Складовська було дозволено Г. Скадовському [17, с.1; 18, с.1; 19, с.1; 20, с.1-2].

26 листопада 1871 р. було затверджено статут товариства Харково-Миколаївської залізниці, яке прийняло ділянку від Крюкова до Кременчука (3 версти або 3,2 км) з мостом через Дніпро, а також узялося за спорудження колії від станції Знамянка до міста Миколаєва з гілкою до річки Південний Буг. Зауважимо, що ще у 1869 р. під керівництвом підприємця І. Кайна було здійснено пошуки за маршрутами: Лозова – Севастополь і Казатин – Миколаїв. Водночас будувалась гілка до Південного Бугу та ділянка Знамянка – Миколаїв, загальною довжиною 222 версти (237 км). Основний капітал товариства, що будувало її, складав 9,3 тис. руб. [1, с.34; 4, с.54; 21, с.1].

20 серпня 1873 р. до Миколаєва прибув перший потяг, що зумовило розвиток міста як комерційного центру. Це пояснюється тим, що товарне зерно Харківської і Полтавської губерній набуло коротшого шляху до моря, ніж через Єлисаветград на Одесу. До того ж, колія залучила до себе вантажі зерна на ділянці Єлисаветград – Знамянка. У свою чергу, це спричинило перехід ділянки під управління Південної залізниці за принципом єдності керівництва від початку товаропотоків до місць розвантажування.

Динаміка вивезення вантажів зерна через Миколаївський порт характеризувалася такими показниками: 1877 р. експортувалося близько 6 млн. пудів (98,3 тис. т) зерна, а далі експорт побільшав у багато разів і на 1903 р. становив понад 100 млн. пудів (1,6 млн. т), причому дві третини цієї кількості надходило залізницею. Розвиток залізничних копалин Кривого Рога і марганцевих рудників Нікополя дали додатковий імпульс розвитку залізничних перевезень на Миколаїв. До того ж, те, що накладні витрати на перевантажування та подавання вагонів до порту становили одну копійку на пуд (0,61 руб./т), тоді як в Одеському порту вони становили 1,2 копійки (0,73 руб./т), приваблювало експортерів до Миколаєва [16, с.26,28].

27 січня 1872 р. керівництву Харково-Миколаївської залізниці було надано дозвіл на проведення за власний рахунок пошуків траси між Єлисаветград-Кременчуцькою та Києво-Балтською залізницями. З метою винайти перспективу отримання вугілля для цукрових заводів, 7 листопада 1872 р. було дозволено пошуки траси до Черкас. Надалі Черкаська гілка стала складовою майбутньої колії, яка сполучила Харково-Миколаївську та Києво-Брестську залізниці [22, с.1,4; 23, с.1].

1 червня 1872 р. до Харково-Миколаївської залізниці було приєднано Єлисаветградську колію (24 версти або 25,6 км), і залізничне сполучення зв'язало Харків через Полтаву – Кременчук – Єлисаветград – Балту з Одесою, відкрилося пряме пасажирське і вантажне сполучення з іншими залізницями Росії і зарубіжжя. Вантажі середньої смуги Росії одержали доступ до чорноморських портів.

Проєкт будівництва Сумської колії, довжиною 50 верст (53,3 км) був затверджений урядом 13 травня 1873 р., а 20 липня того ж року визначена вартість – 1,5 млн. рублів. Ще у 1872 р. уряд виділив кошти для будівництва Сумської залізниці від станції Ворожба Курсько-Київської залізниці через Суми

біля міст Ахтирка і Богодухів, через станцію Люботин Харково-Миколаївської залізниці до станції Мерефа Курсько-Харково-Азовської залізниці (225 верст або 240 км) [3, с.95; 4, с.54-55].

Ця залізниця була надзвичайно потрібна для задоволення потреб місцевої цукрової промисловості, особливо для постачання мінерального палива. На особливу важливість цієї дороги вказував О. Ізмайлов, оскільки «через неї доставляється уголь... крымская и донецкая соль, донская рыба и другие продукты юго-восточного района» [24, с.25].

Але справа рухалася дуже повільно. Тільки 8 січня 1878 р. було відкрито тимчасовий пасажирський і вантажний рух по Сумській ділянці Харково-Миколаївської залізниці від станції Білопільля до Мерефи (220 верст або 235 км), що об'єдналася з Курсько-Харково-Азовською залізницею, а 22 січня – на останній ділянці Сумської колії від станції Білопільля до Ворожби (5 верст або 5,3 км), що з'єднала її з Курсько-Київською залізницею [3, с.98; 4, с.55].

За статистичними даними, на спорудження Сумської ділянки Харково-Миколаївської залізниці було витрачено 894 355 пудів (14 650 т) рейок, призначений рухомий склад урядового замовлення у такій кількості: 8 вантажних паровозів, 135 вантажних вагонів, 95 напіввагонів, 40 платформ, 12 пасажирських вагонів, 3 багажних, 25 телеграфних апаратів. Проаналізувавши прибутковість залізниці, слід сказати, що вона була вкрай незадовільною. В першу чергу, це пояснюється тим, що її будівництво було зумовлене не економічними, а стратегічними міркуваннями. Тому, всі зусилля, спрямовані на залучення до неї вантажів, шляхом розвитку мережі, не змогли створити умов для отримання сталого прибутку [2, с.200].

Справа в тому, що вже у 70-ті роки XIX ст. визначилась оптимальна відстань для зернових вантажів – 300 верст (320 км), оскільки саме з такої відстані підвозилось 76% цих вантажів до Ростовського порту, 74,2% – до Одеського і 60% – до Миколаївського. З огляду на це, введення в експлуатацію Сумської та інших гілок не відіграло суттєвої ролі у вантажообігу дороги Кременчук – Миколаїв. Цукрова індустрія Полтавщини і Харківщини тільки зароджувалась, рудних вантажів ще не було, а тому акціонери шукали шляхи позбутися цього майна. З іншого боку, невтручання держави у залізничні справи в 70-х роках XIX ст. призвело до значних фінансових витрат для скарбниці, оскільки треба було компенсувати затрати безповоротними субсидіями. Тому на вищому рівні було прийнято рішення викупити Харково-Миколаївську залізницю, що і було здійснено першого жовтня 1881 р. Аналіз діяльності дороги свідчить, що після періоду збитковості, який тривав до 1889 р. поступово залізниця стала зисковою. Першочергове значення для цього мав закон про тарифи, ухвалений того ж року [24, с.125; 16, с.29].

Розвиток і розширення колійного господарства Харково-Миколаївської залізниці продовжувалися і в інших напрямках. Ще 18 травня 1885 р. розпорядженням Комітету Міністрів і скарбниці було розпочато будівництво Роменської ділянки від станції Кременчук до станції Ромни (200 верст або 213,4 км) [3, с.64].

1 листопада 1887 р. відкрився рух від станції Кременчук до Лохвиці (150 верст або 160 км), а першого жовтня 1888 р. вся ділянка від Кременчука до станції Ромни була введена в експлуатацію. Будівельником її був колишній перший начальник державної Харково-Миколаївської залізниці інженер шляхів сполучення В. Печковський [3, с.65].

Подальший розвиток залізниці був пов'язаний з будівництвом під'їзних ланок широкої колії до Лебедина (32 версти або 34,1 км), Гадяча (40 верст або 42,7 км), Ахтирки (16 верст або 17 км). У 1891 р. була відкрита ділянка Кириковка – Ахтирка, у 1894 р. – Лохвиця – Гадяч, Боромля – Лебедин. Будівництвом цих колій керував інженер М. Биховець [3, с.65].

За клопотанням землевласників Полтавської губернії 5 червня 1895 р. було дозволено спорудження як під'їзних гілок першої частини колії Полтава – Лозова (з Полтави до Карлівки – 44 версти (47 км), і від Карлівки до Костянтинограда – 32 версти (34,1 км)) і другої частини колії (від Костянтинограда до Лозової – 89 верст (95 км)). Ці ділянки будувалися як колії транзитного значення. Усі роботи були виконані за шість років [3, с.69].

Станом на 1899 р. Харково-Миколаївська залізниця мала довжину 1 196 верст (1 276 км), Курсько-Харково-Севастопольська – 1 419 верст (1 514 км). Маючи на меті удосконалення управління було запроваджено політику включення та, навіть, злиття залізниць. Так, у результаті злиття Харково-Миколаївської та Курсько-Харково-Севастопольської залізниць, першого січня 1907 р. було створено Південні державні залізниці, загальна довжина яких станом на 1909 р. склала 3 905 верст (4 166 км) [25, с.20-21].

Отже, у 1869 р. розпочалось будівництво Харково-Миколаївської залізниці, яка забезпечила пряме пасажирське і вантажне сполучення з іншими залізницями Росії і зарубіжжя, доставляння вантажів середньої смуги Росії до чорноморських портів, сприяла розвитку південних губерній, спричинила піднесення експортної торгівлі через Миколаївський порт.

На думку автора, подальшого дослідження потребує проблема будівництва наступної ланки Харково-Миколаївської дороги – залізниці до м. Херсона, а також створення інфраструктури залізничного транспорту: вокзалів, майстерень та ін.

Джерела та література

1. Богатчук С.С. Концесійне будівництво залізниць в Україні в 60-70-ті роки XIX ст. / С.С. Богатчук // Залізничний транспорт України. – 1999. – №2. – С.32-35.
2. Кірта Г. М. Залізниця України: історичний нарис / Кірта Г.М., Пшинько О.М., Агієнко І.В. – Дніпропетровськ : Арт-Прес, 2001. – 328 с. : іл.
3. Пономаренко Р.О. Розвиток залізничного транспорту Півдня та Сходу України в другій половині XIX – на початку XX століть : дис. ... канд. іст. наук : спец. 07.00.07 «Історія науки і техніки» / Роман Олегович Пономаренко / Національний технічний ун-т «Харківський політехнічний ін-т». – Х., 2007. – 230 с.
4. Указатель русских железных дорог / И.А. Скорина. – Санкт-Петербург : Военная тип., 1887. – IV. – 110 с., [8] л. к. табл.
5. Центральний державний історичний архів України у Києві (ЦДІАК). – Ф.692. Управління з будівництва залізничної лінії Одеса-Бахмач. – Оп.16. – Спр.47. О доставлении высочайше утвержденной комиссии для исследования Харьково-Николаевской железной дороги сведений об улучшении и обеспечении интересов судоходства на р. Днепр у г. Кременчуга и р. Южный Буг у г. Николаева. – 1893. – Арк.7-8.
6. Державний архів Харківської області (ДАХарО). – Ф.44. Харківська міська дума. – Оп.1. – Спр.546. О проведеннии через Харьков Курско-Харьково-Азовской железной дороги. – 1865. – 543 арк.
7. ДАХарО. – Ф.3. Канцелярія Харківського генерал-губернатора. – Оп.232. – Спр.354. О строительстве железной дороги Кременчуг-Харьков. Концессия на железную дорогу. – 1868. – 236 арк.
8. ДАХарО. – Ф.3. – Оп.240. – Спр.47. О проведеннии железной дороги от Воронежа до Харькова. – 1870. – 6 арк.
9. ДАХарО. – Ф.3. – Оп.240. – Спр.131. О разрешении флигель-адъютанту полковнику М. Тучкову произвести изыскания для железной дороги. – 1870. – 4 арк.
10. ДАХарО. – Ф.3. – Оп.240. – Спр.139. О разрешении Г. Козловскому произвести изыскания для железной дороги. – 1870. – 6 арк.
11. О Русских железных дорогах. [Доклад в заседании комитета общества для содействия русской промышленности и торговле 26 ноября] / Губернатор К.К. – СПб., 1880. – 38 с.
12. ЦДІАК. – Ф.442. Канцелярія Київського, Подільського і Волинського генерал-губернатора. – Оп.104. – Спр.153. О проведеннии новой линии железнодорожной линии Фастов – Белая Церковь – Елисаветград – Николаев. – 1871. – Арк.1-20.
13. Державний архів Миколаївської області. – Ф.222. Миколаївська міська дума. – Оп.1. – Спр.1214. Дело о ходатайстве Харьковского земства и жителей города Николаева о постройке железной дороги Николаев – Кременчуг. – 1868-1872. – 149 арк.
14. Докладная записка М.Е. Беккера // Юг. – 1901. – 30 декабря.
15. Шатилов. Сеть русских южных железных дорог, условленная народными путями. 1) Херсонская губерния. Проект постройки железной дороги от Кременчуга на Бериславль с вервью на Николаев / Шатилов. – Одесса : тип. Л. Нитче, 1866. – 24 с. + 8 с.
16. Сторінки історії Одеської залізниці / [авт. тексту Ю.С. Линюк, ред. кол. : Г.А. Бойко, В.П. Щегленко, Л.П. Калініченко, О.Л. Костін]. – Одеса : Астропрінт, 2005. – 252 с., [12] арк. кол. іл.
17. Державний архів в Автономній республіці Крим (ДААРК). – Ф.26. Канцелярія Таврійського губернатора. – Оп.1. – Спр.25389. О дозволении инженеру-полковнику Александру Струве производства изысканий для железных дорог в Таврической губернии. – 1870. – 2 арк.
18. ДААРК. – Ф.26. – Оп.1. – Спр.25427. О Высочайшем разрешении Коммерции Советнику Петру Губонину произвести изыскания для железной дороги. – 1870. – 3 арк.
19. ДААРК. – Ф.27. Таврійське губернське правління. – Оп.13. – Спр.2506. О выдаче разрешения дворянину Скадовскому на произведение изысканий, на устройство подъездного железнодорожного пути от Мелитополя к порту Скадовск. – 1899. – 7 арк.
20. ЦДІАК. – Ф.442. – Оп.48. – Спр.8. Сообщение министра путей сообщения генерал-губернатору от 27 декабря 1869 о разрешении Беккеру производить на его счет изыскания для железной дороги от Киева до Николаева. – 1869. – Арк.1-2.
21. ЦДІАК. – Ф.442. – Оп.48. – Спр.120. Сообщение министра путей сообщения генерал-губернатору от 30 мая 1869 о разрешении заводчику Каймо производить на свой счет изыскания для железной дороги по трем направлениям – Лозовая – Севастополь, Бердичев – Брест – Литовск, Казатин – Николаев. – 1869. – Арк.1-2.
22. ЦДІАК. – Ф.442. – Оп.51. – Спр.39. Дело о соединении железных дорог Елисаветградско-Кременчугской и Киево-Балтской. – 1872. – Арк.1-6.
23. ЦДІАК. – Ф.442. – Оп.52. – Спр.331. Сообщения МПС от 16 апреля 1873 года о железнодорожной линии, соединяющей Киево-Брестскую железную дорогу с Харьково-Елисаветградской и ее ветви на Черкасы (копия). – 1873. – Арк.1-4.
24. Измайлов А.Н. Железные дороги в неурожай 1891 года / А. Измайлов. – Санкт-Петербург : тип. Ю.Н. Эрлих, 1895. – 54 с.
25. ДАХарО. – Ф.318. Управління Південних залізниць. – Оп.2. – Спр.98. Дело о слиянии Харьково-Николаевской железной дороги с Курско-Харьково-Севастопольской железной дорогой в одну дорогу с наименованием «Южная железная дорога». – 1906. – 67 арк.

Каминская Е. А. История Харьково-Николаевской железной дороги (вторая половина XIX века)

В статье исследованы проблемы разработки проектов и строительство Харьково-Николаевской железной дороги как части будущей Южной магистрали, и ее значение для социально-экономического развития не только Украины, а и Российской империи в целом. Отмечено, что, она обеспечила прямое пассажирское и грузовое сообщение с другими железными дорогами России и зарубежья, доставку грузов средней полосы России к черноморским портам, стимулировала развитие южных губерний, вызвала увеличение оборотов экспортной торговли через Николаевский порт.

Ключевые слова: железная дорога, строительство, проект, концессия.

Kamins'ka O. The history of the Kharkov-Mykolayiv railway (the second half of the 19th century)

In this article it was explored the problems of projects and building of Kharkov-Mykolayiv railway as a part of the future South trunk, and its importance for socio-economic development not only of Ukraine but also of the Russian Empire as a whole. It provided direct passenger and cargo traffic to other railways of Russia and of foreign countries, bringing loads of central Russia to Black Sea ports, favoured development of southern provinces, led to the rise of export trade through the port of Mykolayiv.

Keywords: railway, construction, project, a concession.

УДК: 94(477)"18/19":378.18(09)

М. Е. Кругляк

АЛКОГОЛЬ І ТЮТЮН В ЖИТТІ СТУДЕНТСТВА ПІДРОСІЙСЬКОЇ УКРАЇНИ ДРУГОЇ ПОЛОВИНИ ХІХ – ПОЧАТКУ ХХ СТ.

У статті на основі опрацювання широкого кола джерел і літератури визначено місце алкоголю і тютюну в повсякденному житті студентства підросійської України другої половини ХІХ – початку ХХ ст., показано ступінь поширення серед молоді явища алкоголізму й тютюнової залежності, охарактеризовано ставлення держави і громадськості до надання допомоги хворим студентам.

Ключові слова: студентство, алкоголь, тютюн, корпоративна культура, традиція.

Турбота про здоров'я нації є визначальною рисою соціальної політики сучасної економічно розвиненої держави. Вживання алкоголю і паління є не просто шкідливими звичками, вони стають каталізаторами погіршення загального стану здоров'я, часто спричиняючи серйозні важко виліковні захворювання. До боротьби з цим злом долучаються державні й неурядові установи, пропагується здоровий спосіб життя й заняття спортом, активну життєву позицію займає у цих питаннях й сучасна молодь. Саме тому важливо знати про поширення шкідливих звичок у середовищі дореволюційного студентства, наскільки нагальними в їхньому житті були проблеми зі здоров'ям, чи відігравала держава важливу роль у боротьбі за збереження генофонду нації. Вагомість дослідження полягає також у тому, що дана тема досі не знайшла належного висвітлення у вітчизняній та зарубіжній історичній науці.

Питання студентського здоров'я почали викликати великий інтерес дореволюційних дослідників лише наприкінці ХІХ – на початку ХХ ст. Вартими уваги є публікації лікарів К.І. Бобрицького [1] та П. Лашенкова [2], які, проаналізувавши антропометричні дані студентства різних вищих навчальних закладів Російської імперії, визначили наявні серед молоді захворювання, причини її незадовільного фізичного розвитку. Радянськими науковцями питання про поширення алкоголізму та тютюнопаління серед студентства дореволюційної Росії оминалися. Подібні прогалини наявні і в працях сучасних вітчизняних і зарубіжних науковців. Відзначимо лише дисертацію Т. Стоян з історії університетської освіти підросійської України другої половини ХІХ ст., де окремий розділ присвячений соціальній історії студентства [3]. Серед російських науковців неперевершеним знавцем дореволюційного студентства залишається А.Є. Іванов. В останній монографії московського професора [4] детально проаналізовано повсякденні практики студентства Російської імперії, чільне місце посідає розгляд питань про шкідливі звички молоді. Втім, ґрунтовного наукового дослідження про місце алкоголю і тютюну в житті студентства саме підросійської України досі не було зроблено.

Джерельна база дослідження представлена різноманітними за походженням, характером і змістом опублікованими та архівними матеріалами. Джерельною основою дослідження є матеріали 5 українських архівів – Центрального державного історичного архіву України у м. Києві, Державного архіву м. Києва, Державних архівів Київської і Харківської областей, Інституту рукопису Національної бібліотеки України імені В.І. Вернадського. Використані архівні матеріали являють собою документальні джерела – звіти про діяльність навчальних закладів, правила прийому на навчання та слухання лекцій; донесення інспекторів та поліцейських про порушення студентами порядку, а також документи особового походження (щоденники, спогади про роки навчання у вищій школі). Особливо наголосимо на «Щоденнику студента В. Базарянинова», що зберігається в Центральному державному історичному архіві, м. Київ, й містить інформацію про порядки Київської духовної академії, взаємовідносини в студентському середовищі, традиції молоді [5]. Серед опублікованих матеріалів виділимо документальні джерела (правила для студентів вищих навчальних закладів), матеріали конкретно-соціологічних досліджень (студентські переписи, в яких містяться відомості про стан здоров'я студентства навчальних закладів центральної Росії [6; 7]), оповідні джерела (художні твори, авторами яких були студенти [8]), джерела особового походження (спогади [9; 10; 11; 12]), які дають змогу відтворити ментальні структури студентства), а також публікації місцевої преси (газети