

УДК 352.07(477.7)

DOI <https://doi.org/10.32838/2663-5984/2020/2.5>**Черемісін О.В.**

Херсонський державний аграрно-економічний університет

**Дубовик Л.П.**

Херсонський державний аграрно-економічний університет

## УЧАСТЬ МІСЬКОГО САМОВРЯДУВАННЯ В РОЗБУДОВІ ЗАЛІЗНИЧНИХ ШЛЯХІВ СПОЛУЧЕННЯ В ПЕРШІЙ ПОЛОВИНІ ХІХ – НА ПОЧАТКУ ХХ СТ.

*Стаття присвячена участі й ролі органів міського громадського управління південноукраїнського регіону в будівництві «нових» шляхів сполучення модерної доби – залізниць, протягом першої половини ХІХ – початку ХХ ст. Органи міського самоврядування з розумінням поставилися до того, що розбудова транспортних шляхів сполучення повинна відіграти позитивну роль у зростанні значення міст Півдня України й організації зовнішньої торгівлі. Першість у цьому процесі зберігала за собою Одеса, оскільки саме її самоврядування зайняло активну позицію в будівництві залізниць з Бессарабією та Акерманом. Загалом роль муніципалітетів була досить мобільною в питанні ініціативності будівництва залізниць. Так, майже кожне самоврядування вносило на розгляд уряду зі спеціальною доказовою базою власні погляди на проведення залізниць саме через їхнє місто. Зустрічалися випадки, коли уряд відмовляв муніципалітетам у будівництві залізниць, що призводило до згорання промислового виробництва в цих населених пунктах, що тягнуло за собою пошук робочих місць в інших містах, а уклад міського життя перетворювався на сільський. Суто муніципальні залізничні будувалися з ініціативи та за кошти міських бюджетів, але вони були не значні за своєю протяжністю й роль їх зводилася до поєднання залізничною гілкою залізниць з морським портом або промисловим підприємством або елеватором з метою оптимізації і прискорення торгівлі та швидкого ступеня збуту виробництва. Зроблені висновки, що розширення мережі залізничних шляхів силами міського самоврядування зумовило збільшення торговельних оборотів у промисловості та сільському господарстві й модернізацію морських портів. Завдяки процесу будівництва та розширення залізничної мережі органи міського самоврядування навчилися краще захищати власні інтереси в протистоянні з адміністративними, державними та приватними.*

**Ключові слова:** Південь України, міське самоврядування, муніципалітет, залізничі, громадське управління, «нові» шляхи сполучення.

**Постановка проблеми.** Соціально-економічна й підприємницька активність органів місцевого самоврядування натеper є дуже актуальним пріоритетом у їхній діяльності. Задля пришвидшеного розвитку на початку ХІХ ст. південноукраїнські муніципалітети підтримали ідею прокладення залізниць, оскільки розуміли, що від цього залежить їхній подальший розвиток у модернізованому світі. Тому вважаємо, що національно-історичний досвід у діяльності органів самоврядування буде цікавим і сучасним муніципальним діячам.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** В історіографічному доробку міститься незначна кількість публікацій, присвячених ролі міського самоврядування Півдня України в будівництві залізничних шляхів сполучення. Так, наприклад, можна виділити працю А.О. Дорошевої [12], яка містить інформацію про участь у цьому процесі

лише приморських міст південноукраїнського регіону (Херсона, Миколаєва, Одеси). Наукова розвідка С.Б. Надибської [16] розглядає участь у будівництві залізниць у контексті соціально-економічного розвитку Херсонської та Катеринославської губерній. В.М. Константинова [15] аналізує процес будівництва залізничних шляхів сполучення з огляду на урбанізаційні процеси, які відбувалися на Півдні України в модерну добу. Л.О. Цибуленко [22] характеризує участь міських управлінь у розбудові залізниць лише трьох міст (Херсона, Миколаєва, Одеси) в другій половині ХІХ – початку ХХ ст.

**Постановка завдання.** Метою статті є аналіз процесу розбудови нових шляхів сполучення та визначення конкретної ролі органів міського самоврядування в цьому процесі протягом досліджуваного періоду.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Залізниці вже у XVIII ст. постали як нові шляхи сполучення в країнах Західної Європи, що зумовило їх швидкий соціально-економічний розвиток. Південь України, який активно розвивався з останньої чверті XVIII ст., уже був готовий до прокладення залізниць на початку XIX ст. Розуміючи, які позитивні результати принесуть економічному розвитку, органи міського самоврядування вирішили активно включитися в розбудову залізниць на Півдні України, оскільки вони мали з'єднати центральні райони держави з портами Чорного й Азовського морів. Уперше питання про будівництво залізниці постало ще в 1836 р., коли почала ясно простежуватися тенденція невідповідності між потребами в транспортній мережі та її станом. У 1858 р. створений державний комітет залізних шляхів. Розуміючи важливість будівництва залізниць для розширення шляхів сполучення на внутрішньому ринку та налагодження морської міжнародної торгівлі, зазначений комітет розробив низку проектів залізничного будівництва для південних губерній Російської імперії. Головне завдання в упровадженні залізниць полягало в прискоренні темпів доставки вантажів у порти. Кошти, які вдавалося отримувати від торговельних операцій, самоврядування витратило на міський благоустрій [21, с. 282–287].

Ініціаторами будівництва залізничних шляхів сполучення були представники адміністративного управління губерній і депутати міських дум. Для здійснення поточних проектів міське самоврядування укладало необхідні контракти. Позитивні результати та збільшення товарообігу в містах призвели до активізації діяльності муніципалітетів. Депутати громадських управлінь розуміли виняткову роль розвинутої системи інфраструктури загалом і транспортної мережі зокрема для покращення стану господарства та робили все можливе для її розбудови. Так, наприклад, одеський муніципалітет розробив проект будівництва залізниці між Санкт-Петербургом, Одесою та Києвом. Це дало змогу скоротити наявний шлях на 400 верст. Тому міське самоврядування Одеси за підтримки біржового комітету, комітету торгівлі клопотали перед Міністерством шляхів сполучення й Мінфіном про його реалізацію.

Ініціатива проведення залізниць до Кримського півострова в 1860-х рр. надходила від губернського земства. Оцінюючи важливу й нагальну необхідність залізничного сполучення Криму із центральними регіонами Російської держави, земство намагалось насамперед не оцінити вигоди

цього проекту, а підрахувати фінансові витрати на такий масштабний проект. Активні члени губернського земства звернулися за консультаціями як до урядових кіл, так і до громадських організацій, у ролі яких постали міські думи та заможні підприємці. Саме на Таврійське земство були покладені перемовини про будівництво залізниці, яка поєднає Крим із центральними регіонами країни, з урядом для отримання необхідних гарантій і дозволів, з Катеринославським губернським правлінням з метою отримання дозволу прокладення залізниці через губернію та міським самоврядуванням, щоб отримати право безкоштовного відчуження для цього міських земель [21, с. 281–287].

За складеним планом залізниця мала пройти через Катеринослав, а потім у Крим із розділенням у Чонгарі гілок на Севастополь і Феодосію. Згодом у 1867 р. з'явився план про будівництво залізниці прямим шляхом від Харкова до Феодосії й більшість повітів і міського самоврядування Катеринославської та Таврійської губерній погодились на цей проект за тієї умови, що міські думи витратять до 2% бюджетних надходжень. Урядовими колами проблема будівництва залізниці усвідомлювалася і стояла на першому місці не тільки в стратегічному плані, а й у торговельно-промисловому, тому план проведення залізничної колії від Харкова до Феодосії був затверджений.

На користь поєднання залізничними шляхами Кримських міст свідчили торговельне сполучення та збільшення товарообігу з Кавказом. Усі спеціалісти в один голос заявляли, що з'єднання Криму із центром Росії призведе до покращення торговельних зв'язків із Кавказом, що на другу половину XIX ст. було досить актуально, тим більше що Кримські порти взимку не втрачали навігаційних можливостей і не замерзали. Кримські порти були в більш вигідному становищі, порівняно з Азовськими, не тільки кліматичними умовами, а й фінансово, оскільки ціни за фрахт і перевезення товарів, різні міські податки та збори (ластові, якірні й інші) були меншими. Тим більше що для Криму будівництво залізниці було важливим явищем і з промислового погляду, оскільки призвело до розширення не тільки торгівлі й товарообігу, а й розвитку власної соляної промисловості. Разом із будівництвом залізничних шляхів сполучення відійшло в історію суто українське явище – чумацький соляний промисел, який був досить популярним і на Півдні України, і це явище вплинуло на цінову політику навколо солі, оскільки до будівництва залізниці сіль продавалася дорожче ніж за 40 коп. на Півдні України, а Білоруських

землях – за 1 руб., то після проведення залізниці ціна впала до 12 коп. за пуд. У цьому й проявлялася регіонально-індивідуальна специфіка південноукраїнських міст.

Загалом після будівництва Кримської залізниці та падіння ціни на сіль збільшилося використання місцевим населенням солі, що призвело до появи в раціоні більшої кількості страв. Так, наприклад, за даними статистичного комітету, у зв'язку з падінням ціни на сіль мешканці Південної України почали більше використовувати в раціоні рибу та м'ясо. Позитивними тенденціями після будівництва залізниці позначився розвиток таких галузей господарства, як тютюноцтво, виноробство, рибальство тощо. Також залізниця стала каталізатором видобутку нафти в землях Феодосійського повіту, але використовувалася лише для внутрішньої необхідності. Цікаво, що феодосійські поклади нафти не вважалися перспективними [23, с. 186–204].

Будівництво залізничних шляхів сполучення позитивно вплинуло на збільшення попиту на робочу силу, яка вимагалася для роботи на заводах, фабриках, портах, залізницях, збільшуючи так кількість робочих місць, а разом із тим й урбанізацію. Після звільнення селян від кріпосної залежності вивільнилася й велика кількість робочої сили, яка не завжди знаходила собі місце роботи в селах. Тому велика кількість робочого людю переселилася в міста, де їх поглинула робота в промисловій, торговельній і будівельній сферах. За даними В. Константинової, урбанізація на Півдні України проходила досить швидко, була найбільш масова й чисельніша, ніж в інших регіонах держави. Темпи збільшення населення в містах на Півдні України становили від 200 до 800% [15, с. 201–217].

Загалом будівництво залізничних шляхів сполучення позитивно вплинуло на розвиток Півдня України в стратегічному, торговельному, промисловому, господарському й інших стосунках. Уряд, промисловці, підприємці, земства отримували величезні прибутки від використання залізниць, які навіть перевищили заплановані цифри та принесли понаднормові доходи. Міське самоврядування залишилося осторонь різних вигід від використання прибутків. Доходи до муніципальних бюджетів були мізерними, а витрати на утримання залізничних шляхів сполучення були досить обтяжливими та проблематичними.

Тому, на думку автора, для муніципалітетів будівництво залізниць було більше обтяжливим, ніж прибутковим. Самоврядування в цей процес

уклало: 1) безкоштовно міські землі; 2) бюджетні витрати на будівництво. Муніципалітети отримали: 1) прибуток до бюджетів, менший ніж 1% (і це тільки в тих містах, у яких була проведена залізниця); видатки на утримання залізниці з бюджету більше ніж 3%. Тому для органів самоврядування залізничні шляхи сполучення не принесли великої користі, а, навпаки, завдали більше клопоту, обтяжливості, проблематичності. Муніципалітетам залишалось використовувати будівництво залізничних шляхів сполучення для поширення ідеї міського патріотизму, оскільки саме завдяки їй самоврядування приписувало головні здобутки в розвитку міст собі: завдяки тому, що будуються залізниці, розвивається промисловість, торгівля, своєю чергою це активізує урбанізацію, збільшує міський простір. Міське самоврядування мало із цього мінімум прибутків, але перед міським населенням поставало в привабливому й позитивному світлі. Отже, створюючи собі лише образ дієвості та самоврядності, муніципалітети насправді становили самодіяльні громадські структури з максимумом реклами й мінімумом відповідальності, дієвості й оперативності.

З метою покращення зв'язків між Одесою та Донецьким кам'яновугільним басейном органи самоврядування порушили питання про будівництво залізниці від Одеси через Вознесенськ, Новоукраїнку, Новомиргород, Черкаси, с. Красне, Крути до Москви та від Вознесенська до станції Долинської Харківсько-Миколаївської залізниці. Депутати громадських управлінь розуміли виняткову роль розвинутої системи інфраструктури загалом і транспортної мережі зокрема для покращення стану господарства та робили все можливе для її розбудови. У Миколаєві наприкінці 1860-х рр. була відкрита залізниця «Миколаїв – Єлисаветград». А в 1873 р. почала функціонувати Харківсько-Миколаївська залізниця, що надавало місту певні переваги порівняно з Одесою. Миколаїв стає кінцевим пунктом величезного залізничного шляху, що з'єднував Балтійське море з Чорним. Харківсько-Миколаївська дорога була розташована так, що всі пункти Російської імперії, які знаходилися в районі цього шляху вище станції Знаменка, опинилися на 260 верств ближче до Чорного моря, ніж раніше, коли існував лише один напрямок – через Харків на Одесу [16, с. 64–134; 12, с. 103–109; 22, с. 61–64].

Розбудова залізничного шляху між Миколаєвом та окремими регіонами країни підштовхнула міський уряд якомога скоріше вирішити питання щодо будівництва міської залізниці.

Почався пошук інвесторів. Як наслідок, улітку 1897 р. Бельгійське акційне товариство заснувало в Миколаєві залізно-кінну дорогу, що поєднала Базарну площу з Військовим ринком.

У 80-х рр. XIX ст. Херсонське міське самоврядування в особі міського голови В. Терещенка запропонувало проект з'єднання залізничним шляхом Херсона з Миколаєвом із продовженням цієї лінії до однієї зі станцій Лозово-Севастопольської залізниці. З таким же проектом виступали губерньська адміністрація, Херсонське й Таврійське земства. Але пропозицію було відхилено. У 1893 р. новий міський голова І. Волохін знову порушив це питання перед Міністерством шляхів сполучення. Здійснення означеного залізничного шляху було визнано російським урядом бажаним, але далі справа не просувалася. У 1898 р. в черговий раз було відкладено розгляд цього питання [16, с. 87–154].

Створення мережі шляхів сполучення на Донбасі дало сильний поштовх для подальшого розвитку кам'яновугільної промисловості. Старі підприємства частково поновили роботу, деякі з них були значно розширені, а також з'явилося багато нових шахт, оскільки їх власники сподівалися на значне зростання збуту вугілля. Проте в 1884 р. [13, с. 34–68] на VIII з'їзді гірничопромисловців півдня Росії власники шахт скаржилися на те, що в попередньому році з 124 копалень діяло лише 93, з яких вивезено 60 млн. пудів вугілля, хоча вони були розраховані на обсяг добутку, майже вдвічі більший. Ці факти свідчать про недостатню вантажну спроможність залізниць того часу. Спеціальна комісія з дослідження залізничної справи в Росії підкреслила в 1881 р. [23, с. 186–344], що низька пропускна спроможність залізниць зумовлена недостатнім розвитком під'їзних шляхів до станцій, відсутністю на них складів та елеваторів, а також нераціональним використанням рухомого складу. На деяких дорогах катастрофічно не вистачало вагонів. Так, керівництво Донецької залізниці було змушене орендувати вагони в сусідніх доріг, за що сплачувало за кожний вагон по 1 руб. на добу.

На початку XX ст. міський господарчий комплекс продовжує розвиватися, незважаючи на урядові контрреформіські заходи. Першочерговими завданнями муніципалітетів, як і в попередній період, залишається модернізація портових споруд і налагодження шляхів сполучення (передусім залізниць). Збори з торговельних закладів приносили значний прибуток до міських бюджетів, які муніципалітетами витрачалися на благоустрій, що поліпшувало зовнішній вигляд міст.

Промислові підприємства міському самоврядуванню було вигідніше здавати в оренду, що приносило більш значні прибутки до бюджетів, ніж за використання шляхів сполучення. Так, до бюджетів Херсонської [19, с. 25–288] і Таврійської [1, арк. 32–57; 2, арк. 42–49; 3, арк. 155–195; 4, арк. 57–154; 5, арк. 34–45; 6, арк. 45–57; 7, арк. 17–29; 8, арк. 34–57; 9, арк. 18–34] губерній збори з промисловості та промисловців становили близько 10%, а в Катеринославській – 20% [17, с. 16–24; 18, с. 16–24].

Загалом на будівництво залізничних шляхів сполучення витрачалися шалені капітали. Витрати не змогла потягнути навіть державна скарбниця, тому головну роль у будівництві залізниць виконували іноземні капітали Великобританії, Німеччини та інших країн. Роль міського самоврядування дореформених років не була значною, оскільки фінансовий тягар не змогло б потягнути жодне місто й навіть їх об'єднання. Внесок муніципалітетів полягав в участі в переговорах, концентрації думок у необхідному економіко-стратегічному руслі з вигодою для кожного окремого міста, а також прийнятті рішення для безкоштовної передачі міських земель під будівництво залізничних шляхів сполучення. Так, за період з 1866 р. до 1870 р. Єлисаветградська міська дума брала участь у землевідведенні на користь будівництва залізниці за напрямками «Єлисаветград – Харків», «Єлисаветград – Балта» та «Єлисаветград – Вознесенськ» [10, арк. 12–38; 11, арк. 18–95].

У 1880-х рр. залізниці від комерційного управління та власності почали переходити в казенне управління. Так, наприклад, Харківсько-Миколаївська магістраль перейшла до державної власності. Інші залізниці також переходили до державного управління. Отже, скинувши фінансовий тягар на комерційне будівництво, держава прийшла на готові магістральні шляхи, але в казенному управлінні знаходилася менша частка аж до 1910 р. У приватно-комерційній власності знаходилося близько 60% усіх залізниць Європейської частини Росії й на Півдні України зокрема. Але на державних залізницях значно більше перевозилося вантажів, ніж на приватних лініях. Залізниці приносили прибутки більше приватним власникам [14, с. 12–77].

Протягом 1905 – 1907 рр. побудована залізниця між Миколаєвом і Херсоном, причому в Херсоні вперше відкрита залізниця лише на початку XX ст., що знаменувало собою відсталість у розвитку міста та його зв'язках з іншими містами й регіонами [24, с. 10–36].

Загалом станом на 1912 р. мережа залізниць Півдня України становила 4319 верст, що значно перевищувало довжину в інших регіонах. Так, наприклад, довжина Риго-Орловської – 1460 верст, Північної – 1776 верст. Інші залізниці європейської частини Росії також не перевищували довжину Півдня України [20, с. 44–82].

Протягом 1870–1917 рр. міське самоврядування брало участь у будівництві й експлуатації залізниць, але лише місцевого значення з метою поєднання губернських центрів із повітовими, повітових центрів із заштатними містами. Для цього муніципалітети брали кредити під великі відсотки, передавали землі під будівництво залізничних шляхів сполучення, а також укладали спеціально цивільно-комерційні договори. Загалом автор вважає, що роль міського самоврядування не була в процесі будівництва залізничних шляхів сполучення значною, оскільки громадські інститути влади в містах використовували їх у власних цілях і для розвитку кожного окремого міста. Але загалом вони виконали завдання поєднання залізничними артеріями всієї території Півдня України. Якщо держава й іноземні компанії будували залізниці зі стратегічною метою пов'язати центральні регіони Росії з Балтійськими, Чорноморськими й Азовськими портами, то міське самоврядування власною активною участю в розбудові шляхів сполучення пов'язало між собою правобережну й лівобережну частини Півдня України.

**Висновки.** Отже, можна резюмувати, що роль муніципалітетів була досить мобільною в питанні ініціативності будівництва залізниць. Так, майже кожне самоврядування вносило на розгляд уряду зі спеціальною доказовою базою власні погляди на проведення залізниць саме через їхнє місто. Траплялися випадки, коли уряд відмовляв муніципалітетам у будівництві залізниць, що призводило до згорання промислового виробництва в цих населених пунктах, що тягнуло за собою пошук робочих місць в інших містах, а уклад міського життя перетворювався на сільський. Суто муніципальні залізниці будувалися з ініціативи та за кошти міських бюджетів, але вони були не значні за своєю протяжністю й роль їх зводилася до поєднання залізничною гілкою залізниці з морським портом або промисловим підприємством або елеватором з метою оптимізації й прискорення торгівлі та швидкого ступеня збуту виробництва. Оскільки залізниці проводилися на досить великій відстані від портів і промислових підприємств, на муніципалітети покладалися завдання в поєднанні їх із залізницями за власний кошт. Розширення мережі залізничних шляхів силами міського самоврядування зумовило збільшення торговельних оборотів у промисловості та сільському господарстві й модернізацію морських портів також за рахунок бюджетів муніципалітетів.

#### Список літератури:

1. Державний архів Автономної Республіки Крим. Ф. 455. Оп. 1. Спр. 16. Арк. 32–57.
2. Державний архів Автономної Республіки Крим. Ф. 63. Оп. 1. Спр. 12. Арк. 42–49.
3. Державний архів Автономної Республіки Крим. Ф. 64. Оп. 1. Спр. 18. Арк. 155–195.
4. Державний архів Автономної Республіки Крим. Ф. 681. Оп. 1. Спр. 7. Арк. 57–154.
5. Державний архів Автономної Республіки Крим. Ф. 681. Оп. 2. Спр. 149. Арк. 34–45.
6. Державний архів Автономної Республіки Крим. Ф. 518. Оп. 1. Спр. 830. Арк. 45–57.
7. Державний архів Автономної Республіки Крим. Ф. 522. Оп. 1. Т. 1. Спр. 10. Арк. 17–29.
8. Державний архів Автономної Республіки Крим. Ф. 522. Оп. 1. Т. 2. Спр. 1204. Арк. 34–57.
9. Державний архів Автономної Республіки Крим. Ф. 455. Оп. 1. Т. 2. Спр. 6801. Арк. 18–34.
10. Державний архів Кропивницької області. Ф. 78. Оп. 1. Спр. 31. Арк. 12–38.
11. Державний архів Кропивницької області. Ф. 78. Оп. 1. Спр. 40. Арк. 18–95.
12. Дорошева А.О. Самоврядування в приморських містах Півдня України у другій половині XIX ст. : дис. ... канд. іст. наук : 07.00.01. Одеса, 2009. С. 103–109.
13. Горнозаводская промышленность России. Санкт-Петербург : Издательство горного департамента, 1893. С. 34–68.
14. История торговли и промышленности России. Санкт-Петербург : Тип. Пушкинская, 1913. Т. 3. С. 12–77.
15. Константинова В.М. Урбанізація: південноукраїнський вимір (1861–1904 роках). Запоріжжя : АА Тандем, 2010. 596 с.
16. Надібська С.Б. Соціально-економічний розвиток міст Південної України в 1861–1900 рр. (за матеріалами Херсонської та Катеринославської губерній) : дис. ... канд. іст. наук : 07.00.01. Одеса, 2005. 150 с.
17. Обзор Екатеринославской губернии за 1901 г. Екатеринослав : Тип. екатеринославского губернского правления, 1902. С. 16–24.

18. Обзор Екатеринославской губернии за 1909 г. Екатеринослав : Тип. екатеринославского губернского правления, 1910. С. 16–24.
19. Список населенных мест Херсонской губернии. Статистические данные о каждом поселении. Херсон : Типография губернского правления, 1896. С. 25–288.
20. Статистический ежегодник России. Санкт-Петербург, 1912. С. 44–82.
21. Черемісін О.В. Міське самоврядування на Півдні України в 1785–1917 рр. Херсон : Олді-плюс, 2017. 584 с.
22. Цибуленко Л.О. Органи самоврядування Одеси, Миколаєва, Херсона у розбудові муніципальної земельної та виробничої власності в кінці XIX – на початку XX ст. Херсон : Айлант, 2003. С. 61–64.
23. Фабрично-заводская промышленность и торговая Россия. Санкт-Петербург : Тип. И.А. Ефрон, 1896. С. 186–344.
24. Харьковско-Николаевская железная дорога. Санкт-Петербург : Типография Министерства Путей Сообщения, 1908. С. 10–36.

**Cheremisin O.V., Dubovyk L.P. THE PART OF TOWN LOCAL GOVERNMENTS IN THE DEVELOPMENT OF RAILROAD COMMUNICATIONS IN THE FIRST HALF OF THE 19TH – THE EARLY 20TH CENTURY**

*The study examines the part and role of the town administrative bodies in Southern Ukrainian region in the construction of “new” means of communication of the modern epoch – railroads – in the first half of the 19th – the early 20th century. The bodies of town local governments had a positive attitude towards the development of transport means of communication and their contribution to increasing the importance of towns in the South of Ukraine and organizing foreign trade. The first place was taken by Odessa, since its local government took an active position in constructing railroads with Bessarabia and Akkerman. On the whole, the role of the municipalities was quite active in the issue of initiative in constructing railroads. For instance, almost each local government made suggestions for the national government providing special evidences of the necessity to construct railroads in their towns. There were cases when the government refused the municipalities the permission to construct railroads that caused a reduction in industrial production in these towns making their dwellers seek employment in other towns and transforming an urban way of life into a rural way of life. Exclusively municipal railroads were constructed on the initiative and with the costs of the local budgets, but they were not considerable by their length and their role consisted in connecting railroads and sea ports, industrial enterprises or grain elevators in order to optimize and boost trade and increase the sales volumes of production. The study concludes that the extension of the railway network by the efforts of the town local government caused an increase in the sales figures in industries and agriculture and led to modernization of the sea ports. Due to the process of construction and extension of the railway network, the administrative bodies learnt how to defend their own interests in a better way while opposing administrative, national and private interests.*

**Key words:** *the South of Ukraine, town local government, municipality, railroads, public administration, “new” means of communication.*