

Історія

УДК 94(477)"1861/1863":070.48:62(091)

DOI <https://doi.org/10.5281/zenodo.20606497>

**Українська преса на порозі індустріальної доби: науково-технічна
модернізація на сторінках журналу «Основа» (1861–1863 рр.)**

Тоноян Армен Араїкович,

доктор філософії, викладач кафедри історії,

факультету соціології і права

Національного технічного університету України

«Київський політехнічний інститут імені Ігоря Сікорського»,

м. Київ, Україна, <https://orcid.org/0000-0003-1643-2986>

Прийнято: 19.05.2026 | Опубліковано: 30.05.2026

***Анотація:** У статті висвітлюється науково-технічна проблематика на сторінках часопису «Основа» (1861–1863 рр.). Особливу увагу приділено тому, як у матеріалах журналу осмислювалися технічні новачії, залізничне будівництво і промисловий розвиток загалом в українських губерніях на початковому етапі імперської модернізації. Актуальність дослідження зумовлена тим, що «Основа» переважно вивчалася як суто національно-культурний проєкт українського руху, тоді як реакція журналу на індустріальні зміни залишалася недостатньо висвітленою.*

Теоретичним підґрунтям статті слугує інтелектуальна історія, зокрема методологічні підходи історії понять Р. Козеллека. Практична реалізація окресленої теоретичної рамки базується на застосуванні методу

кількісного та якісного контент-аналізу до всіх випусків часопису, що охоплює 21 номер.

У статті показано, що науково-технічна проблематика була закладена вже в програмних текстах «Основи», однак не стала окремим системним напрямом журналу. У структурі часопису не було спеціальної рубрики, присвяченої промисловості, технічному прогресу чи практичній науці. Водночас модернізаційні сюжети висвітлювалися в поодиноких спеціалізованих господарсько-технічних публікаціях, хроніці, географічних оглядах, подорожніх нотатках, навіть рецензіях і полемічних статтях. Найвиразнішим маркером технічної модернізації виявилася залізнична проблематика. Через залізниці автори й редакція «Основи» осмислювали господарську відсталість українських губерній і транспортну ізолюваність від центрів збуту сільськогосподарської продукції та виразно артикулювали потребу нових сухопутних шляхів сполучення.

Доведено, що ставлення «основ'ян» до модернізації загалом було позитивним. Критика в журналі стосувалася не технологічного прогресу як такого, а повільності модернізаційних процесів, особливо у сфері залізничного будівництва. Водночас «Основа» розглядала модернізацію крізь призму українських культурних і мовних інтересів. Для редакції важливо було не лише включити українське селянство у нову добу, а й забезпечити його україномовною освітою з практичними знаннями, придатними для нової технологічної реальності.

Ключові слова: журнал «Основа»; залізниця; модернізація; індустріалізація; українська преса; Російська імперія; XIX століття.

Ukrainian Press at the Dawn of the Industrial Age: Scientific and Technological Modernization in the Journal “Osnova” (1861–1863)

Armen Tonoian,

PhD, Lecturer at the Department of History,

Faculty of Sociology and Law,

National Technical University of Ukraine

“Igor Sikorsky Kyiv Polytechnic Institute”,

Kyiv, Ukraine, <https://orcid.org/0000-0003-1643-2986>

Abstract: *The article examines scientific and technological issues on the pages of the journal “Osnova” (1861–1863). Particular attention is paid to how the journal’s materials conceptualized technical innovations, railway construction, and industrial development in general in the Ukrainian gubernias at the initial stage of imperial modernization. This study addresses a significant historiographical gap: while previous scholars have predominantly treated Osnova as a purely national-cultural project of the Ukrainian movement, they have largely overlooked its profound response to industrial transformation.*

The theoretical basis of the article is intellectual history, in particular Reinhart Koselleck’s methodological approach to the history of concepts. The practical application of this theoretical framework is based on the use of quantitative and qualitative content analysis of the complete run of the journal, which consists of 21 issues.

The article shows that scientific and technological aspects were already embedded in Osnova’s programmatic texts, although they did not become a separate and systematic direction of the journal. The structure of the periodical did not include a special section devoted to industry, technological progress, or practical science. At the same time, modernization-related topics appeared in isolated

specialized economic and technical publications, chronicles, geographical surveys, travel notes, and even reviews and polemical articles. The most prominent marker of technological modernization was the railway question. Through railways, the authors and editors of Osnova reflected on the economic backwardness of the Ukrainian gubernias and their transport isolation from the main markets for agricultural products, while clearly articulating the need for new overland routes of communication.

The article demonstrates that the attitude of the contributors to “Osnova” toward modernization was generally positive. The journal’s criticism was directed not at technological progress as such, but at the slowness of modernization processes, especially in the sphere of railway construction. At the same time, Osnova viewed modernization through the prism of Ukrainian cultural and linguistic interests. For the editors, it was important not only to include the Ukrainian peasantry in the new era, but also to provide it with Ukrainian-language education and practical knowledge suitable for the new technological reality.

Keywords: *journal “Osnova”; railway; modernization; industrialization; Ukrainian press; Russian Empire; nineteenth century.*

Постановка проблеми. Завершальний етап промислового перевороту, який відбувся у Великій Британії, Західній Європі та Північній Америці ще на межі XVIII–XIX ст., дійшов до Російської імперії майже на століття пізніше – у 1860–1870-х рр. [1, с. 312–313]. Це відставання зумовили глибокі структурні проблеми держави, серед яких нестача приватного капіталу, слабкий рівень транспортної інфраструктури та урбанізації, а насамперед збереження кріпосного права. Поразка у Кримській війні 1853–1856 рр. лише загострила наявні проблеми й поставила перед імперією нагальну потребу реформ.

Українофільський журнал «Основа», що виходив у 1861–1863 рр. у Петербурзі, з’явився саме в момент початку індустріальної трансформації

Російської імперії, коли залізничні мережі лише починали формуватися. «Основа» назагал відома як один із найпомітніших культурницьких проєктів в українському національному русі. Його провідні автори, серед яких, зокрема, П. Куліш та М. Костомаров, уперше на легальній журнальній платформі поставили питання про українську культурну окремішність. Журнал надавав українцям Російської імперії раніше недоступну можливість розгортати свою діяльність не фрагментарно, а послідовно, від номера до номера. Однак у дослідженнях як української, так і закордонної історіографії зазвичай висвітлюється національно-культурний вимір «Основи» [2; 3] й на маргінесі залишається інша сторона журналу, що пов'язана з науково-технічною модернізацією. Ба більше, в перших передплатних оголошеннях редакція обґрунтовувала появу журналу потребою формувати нове знання про українські землі саме в умовах модернізації, серед яких редактори виділяли селянську реформу та, як її наслідок, соціальні зміни на селі, а також технологічне оновлення [4, с. 542–543]. Вивчення цієї проблеми набуває актуальності в контексті сучасних студій національного руху, які визначають, що технологічна модернізація слугувала потужним асиміляційним інструментом імперії, який прискорював культурну уніфікацію простору [5, с. 121]. З огляду на це, пропонована стаття присвячена висвітленню того, як на сторінках «Основи» осмислювалася науково-технічна модернізація в цілому і її виклики для українського національного простору.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. У новітній історіографії питання того, як українська преса XIX ст. сприймала перехід від традиційного суспільства до індустріального залишається недостатньо висвітленим. Тому для цієї статті особливе значення мають праці, які, навіть не аналізуючи безпосередньо науково-технічний дискурс «Основи», дають змогу окреслити редакційний і тематичний контекст функціонування журналу.

Передусім ідеться про публікації В. Дудка, одного з найфаховіших сучасних фахівців із історії «Основи». Його праці не зосереджені на економічних чи технічних публікаціях журналу, однак є принципово важливими для розуміння самого механізму функціонування часопису. В. Дудко розглядає журнал як соціальне об'єднання, і «Основа», відтак постає найбільшим гуртковим органом українофілів у період часткової лібералізації Російської імперії (1856–1863 рр.) [2, с. 79, 86]. Автор докладно реконструює внутрішню структуру редакції й доходить висновку, що ключові редакційні рішення проходили через В. Білозерського, який мав визначальний вплив на добір, редагування, скорочення або відхилення текстів [6, с. 275]. Отже, навіть підписані матеріали, за окремими винятками, варто розглядати в ширшій рамці редакційної політики «Основи» та їхніх уявлень про потреби українознавства. Це має безпосереднє значення для нашої проблематики, оскільки публікації науково-технічного змісту не можна аналізувати як цілком автономні авторські висловлювання, вони теж є результатом редакційної політики, бо були допущені до публікації.

Окремі підступи до проблематики вже були здійснені в попередніх дослідженнях автора даної публікації. У коротких тезах автора про висвітлення ярмарків на сторінках «Основи» було показано, що торговельно-економічні сюжети журналу охоплювали найбільші ярмаркові події українських губерній, зокрема Іллінський ярмарок у Полтаві. У цих матеріалах аналізувалися представлені товари, локальні ринки, роль українських крамарів, а також національний чинник у торгівлі [7]. Інша стаття присвячена українській мові як мові науки у поглядах «Основи». У ній простежено, як редакція осмислювала потребу творення термінологічного апарату для нових сфер знання, пов'язаних із, серед іншого, модернізаційними процесами, виникненням нових професій, термінів тощо [8, с. 55, 58–59]. Разом ці праці окреслюють два суміжні виміри проблеми: торговельно-господарський і

мовний, які доповнюють науково-технічну проблематику поточного дослідження.

Наступний блок досліджень стосується ширшого індустріального контексту Російської імперії 1860-х рр. Важливе значення для вивчення залізничної тематики в «Основі» має стаття Т. Гончарука про чумацький промисел і Одесу за матеріалами газети «Одесский вестник» кінця 1850-х – середини 1860-х рр. Автор показує, що південноукраїнська преса цього часу активно обговорювала труднощі вантажних перевезень до Одеси. Особливо важливо, що в публікаціях «Одесского вестника» чумацький промисел поставав як явище, що занепадало в умовах зростання потреби у швидшому й надійнішому транспортуванні, а його заміна залізницями прямо осмислювалася як необхідність [9, с. 42].

Також у контексті залізничного транспорту в другій половині XIX ст. варто відмітити статтю С. Гурінчук. Авторка показує, що розширення внутрішнього й зовнішнього ринків, активізація торгівлі та розвиток промисловості спричинили потребу в нових засобах сполучення. Залізниці в цьому процесі виявилися найефективнішим транспортним рішенням, оскільки поєднували регіони, місця виробництва й споживання, прискорювали доставку сировини й товарів та зменшували транспортні витрати [10, р. 160–161, 170]. Водночас це дослідження майже не порушує питання про те, як залізнична модернізація осмислювалася сучасниками у пресі. Саме тому поточне дослідження надає можливість доповнити результати цього та подібних досліджень також суспільними очікуваннями, ставленням сучасників до модернізації, зокрема української інтелігенції, що публікувалася в журналі «Основа».

Важливу перспективу для розуміння індустріалізації через діяльність конкретних соціальних дієвців пропонують праці Т. Водотики, присвячені українському підприємництву в Російській імперії. Особливо вагомим для цієї

статті є фраза дослідниці стосовно портів та залізниць, які вона називає «кровоносними судинами економіки» [11, с. 13]. Ця метафора вдало підкреслює не лише їхню ключову роль у логістичних процесах, а й наслідки їхньої відсутності: території, де не були прокладені залізничні шляхи або налагоджене морське сполучення, в умовах індустріалізації були приречені на стагнацію або навіть занепад. Це дає важливий контекст для інтерпретації матеріалів «Основи», в яких чільне місце посідало саме залізничне питання.

У новій синтетичній праці А. Чуткого про економічну історію України кінця XVIII – початку XX ст. наголошується, що після селянської реформи 1861 р. прискорилося утвердження капіталістичних відносин, зросла кількість фабрик і заводів, поширювалася машинна техніка, а окремі галузі, передусім цукрова, харчова, вугільна, металургійна й машинобудівна, стали ключовими напрямками промислового перевороту [1, с. 312–322]. А. Чуткий також підкреслює залежність української економіки від іноземного капіталу, експортної орієнтації та потреб імперського ринку [1, с. 323–324, 332]. Для аналізу «Основи» ця праця забезпечує необхідну макроісторичну рамку: вона змальовує 1860-ті рр. як ранній етап тих процесів, які в наступні десятиліття привели до завершення промислового перевороту в українських губерніях.

Завершити огляд літератури доцільно двома англомовними працями, які торкаються модернізації та преси. Стаття М. Зіферт про Російську імперію та Міжнародний телеграфний союз є важливою для розуміння ролі телеграфу як складової імперської модернізації. Хоча в «Основі» немає окремих публікацій, присвячених цьому технологічному явищу, дослідження М. Зіферт є релевантним для цієї статті, оскільки в ньому йдеться передусім про «технодипломатію», тобто використання технологій як інструменту міжнародного впливу, престижу та включення до «європейського стандарту» [12, р. 16, 18–19]. Подібну символічну роль у середині XIX ст. виконувала і залізниця, про яку в «Основі» написано чимало. Авторка показує, що поразка

Російської імперії у Кримській війні 1853–1856 рр. виявила її технічну, військову й адміністративну відсталість, а розвиток телеграфної мережі став частиною ширшої стратегії повернення імперії до статусу «європейської держави» [12, р. 31–32].

Важливе доповнення для аналізу «Основи» як періодичного видання доби модернізації пропонує колективна монографія «Publishing in Tsarist Russia», де видавнича сфера Російської імперії розглядається як своєрідна «м'яка інфраструктура». Автори наголошують, що журнали та газети забезпечували циркуляцію знання та взаємодію між різними групами імперського суспільства, подібно до того, як залізниці й комунікаційні мережі («тверда інфраструктура») забезпечували матеріальний рух людей та товарів [13, р. 247–248, 250].

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Аналіз літератури чітко демонструє наступну тенденцію: вивчення журналу «Основа» та дослідження економічних процесів у Російській імперії початку 1860-х рр. досі існують як дві паралельні, але майже не поєднані між собою категорії аналізу. Унаслідок цього майже не з'ясованим залишаються процеси, які висвітлювалися в журналі «Основа» поза національно-культурним виміром. Ця стаття вперше ставить завдання окреслити науково-технічний дискурс на сторінках «Основи» й загалом визначити, яке місце в журналі посідали статті, що присвячені модернізації українського національного простору.

Методологічна основа дослідження. Теоретичним фундаментом статті є інтелектуальна історія, зокрема підхід історії понять Р. Козеллека. Він дає змогу простежити, як через уживання понять, пов'язаних із науково-технічною модернізацією, автори «Основи» описували та оцінювали індустріальні зміни свого часу [14, р. 61–62]. У межах теорії застосовано метод контент-аналізу повного корпусу журналу «Основа», що охоплює 21 номер за 1861–1863 рр. (останній номер «Основи» стосується жовтня 1862 р., але фактично був

підготовлений і випущений в лютому 1863 р.). Було здійснено пошук за групами семантичних маркерів, пов'язаних із промисловістю, виробництвом, технічними новаціями, транспортом, капіталом, працею, прогресом з урахуванням українських і російськомовних відповідників, синонімів та особливостей етимології XIX ст. (наприклад, слово «снаряд» у XIX ст. використовувалися у ширшому значенні, ніж зараз і могло означати будь-який технічний прилад або механізм). Інтерпретація результатів здійснювалася контекстуально, враховуючи в яких жанрах і смислових зв'язках ці семантичні маркери було застосовано в журналі. У статті використано загальнонаукові методи аналізу, синтезу, індукції та дедукції, а також спеціально-історичні, зокрема проблемний, порівняльний і системний, що сукупно надало можливість поєднати аналіз семантичних маркерів модернізації з ширшим процесом науково-технічного дискурсу журналу.

Мета статті полягає у комплексній реконструкції науково-технічної проблематики на сторінках часопису «Основа» (1861–1863 pp.). Особливу увагу приділено тому, як у матеріалах журналу осмислювалися технічні новації, залізничне будівництво і промисловий розвиток загалом в українських губерніях на початковому етапі імперської модернізації.

Виклад основного матеріалу дослідження. Звернення «Основи» до проблем науково-технічної модернізації було закладене вже в програмі часопису. У другому передплатному оголошенні про вихід «Основи», доданому до №1 за 1861 р. редакція декларувала, що сільське господарство, промисловість і торгівля встали на новий шлях і ліквідація кріпосного права призведе до значних змін, а тому висвітлення цієї проблематики знайде своє місце на сторінках «Основи» [15, с. 550]. Важливо додати, що це оголошення вийшло в грудні 1860 р., за два місяці до селянської реформи 19 лютого 1861 р. за старим стилем, однак підготовка реформи вже була предметом широких суспільних очікувань.

Водночас наголошення в програмі на господарсько-технічній проблематиці не означало, що вона стала одним із провідних напрямів журналу на практиці. У структурі «Основи» не з'явилося окремих рубрик чи сталих серій, присвячених виключно промисловості чи технічним новаціям. Публікації про промисловість, економіку, торгівлю, машини та технічні винаходи з'являлися нерівномірно й часто залишалися на маргінесі порівняно з літературними, історичними, етнографічними та мовно-культурними сюжетами. Показово, що «Основа» видала лише три короткі частини з повного рукопису наукової праці Я. Костенецького про бджільництво, хоча придбала його за власні кошти і декларувала готовність опублікувати повністю [16, с. 1]. Власне спеціалізованих публікацій господарсько-технічного або промислового характеру в «Основі» вийшло небагато. До них можна віднести: «Господарська замітка про робочу худобу і про “хворобу”» (№ 1, 1861 р.) та «Звіт про молотьбу молотильною машиною з локомотивом заводу Рансома і Сімса» М. Белухи-Кохановського (№ 2, 1861 р.), «Новий спосіб кування жорен» (№ 7, 1861 р.) невідомого автора, «Механічні заклади та склади машин і знарядь у південноруському краї» (№ 8, 1861 р.) невідомого автора, «Велика новина. Духова сила замість пару на чугунках» С. Барановського (№ 2, 1862 р.).

Найважливішим у цьому переліку є публікація відомого українського винахідника С. Барановського (1817–1893 рр.), уродженця Конотопа. Текст був написаний у формі листа до Я. Лазаревського, у якому автор розмірковував над будівництвом «чугунок», тобто залізниць, без яких, на його думку, вже в найближчому майбутньому неможливо буде обійтися [17, с. 82]. Однак С. Барановський оприявнює критичну вразливість залізниць – це колосальна потреба в паливі, і, як наслідок, значне виснаження лісів. Як альтернативу пару він пропонує «духову силу», тобто стиснене повітря. Його ідея виходила з того, що якщо ліси не є невичерпним ресурсом, то природа щоденно дає людині інші сили, такі як сонце, вітер, дощ, вода, які можна використовувати в якості

енергії [17, с. 82–83]. Стаття С. Барановського є однією із перших екологічних рефлексій в українській публіцистиці, де пропонується концепт відновлювальних природних ресурсів.

Водночас стиснене повітря як альтернативна сила для руху поїздів стала наслідком його п'ятирічної зацікавленості інженерними досягненнями Європи. Він пригадує, що ще в 1857 р. їздив до Парижа, Турина, Генуї, Лондона і Гельсінгфорса. Власне, саме в Гельсінгфорсі він виготовив свої локомотиви на стисненому повітрі, які називали «Самокатами» або «Духоходами» [17, с. 83–84]. С. Барановський апробовував їх на Петербурзькій та Московській залізниці у 1862 р., хоча в широку експлуатацію вони не увійшли. Особливо цінно, що цю статтю він надіслав в редакцію українською мовою, тобто звертався передусім до української читацької аудиторії, а відтак вводив в українську мову відповідну лексику модернізації, яка на той час цього вкрай потребувала. Красномовним є застереження М. Костомарова про те, що українська мова може бути витіснена російською саме через індустріальні процеси, коли «залізниці, телеграфи та інші здобутки цивілізації... пройдуть у всі закутки нашої рідної землі» [18, с. 68].

Інтерес «Основи» до винаходу С. Барановського не обмежився публікацією його тексту. У хронікальній рубриці «Сучасний південноруський літопис» її автор П. Гайдебуров повернувся до теми «самоката» або «духохода» й відзначив практичну ефективність цього проєкту: локомотив С. Барановського рухався майже з тією самою швидкістю, що й звичайні паровози [19, с. 30]. Головним питанням для редакції залишалася економічна доцільність заміни пари стисненим повітрям. Прикметно, що редакція розглядала винахід Барановського не лише як залізничний проєкт, а й ширше як модель нової енергетичної інфраструктури: «Уявіть собі велике місто, на околицях якого, де-небудь на швидкій річці або біля водоспаду, збудовано завод зі стиснення повітря; на ньому стискають повітря трьома способами:

вітром, якщо він дме, водою і, нарешті, якщо тільки цих двох сил недостатньо, – паровою машиною, так що на заводі завжди є запаси стисненого повітря. Це останнє за допомогою великих труб проведене, як газ, у всі частини міста: на фабрики, до адміралтейства, на пристані, на станції залізних доріг – і всюди розходиться в міру потреби, ретельно позначаючи в кожному місці особливою машиною витрачену кількість...» [19, с. 30–31]. Цей сюжет є важливим для розуміння науково-технічного дискурсу «Основи», оскільки показує, що редакція бачила в залізничній проблематиці не лише питання транспорту, а значно ширше коло тем.

Показовість цього сюжету підтверджують і результати контент-аналізу повного корпусу «Основи». Серед семантичних маркерів, пов'язаних із науково-технічною модернізацією, саме залізнична проблематика виявилася найбільш репрезентативною. Поняття «чугунки», «залізниці», «шляхи сполучення» та споріднені з ними вислови з'являлися в журналі в різних жанрах і контекстах, насамперед у спеціалізованих технічних публікаціях, хроніках, географічних оглядах, тревелогів, а подекуди навіть у рецензіях і полемічних статтях, які, на перший погляд, мало що спільного мають з індустріалізацією.

У публікації В. Кулика «Де-що з Полтави» [20] залізниця розглядається крізь призму ярмаркової системи торгівлі, яка була надзвичайно поширеною в українських губерніях, особливо на рідній для В. Кулика Полтавщині [7, с. 75]. Цікаво, що автор не погоджується з тим, що залізниця неминуче знищить ярмарки, аргументуючи це тим, що існують території, де ярмарки співіснують із залізницями, хоча, на жаль, він не навів конкретно, які це території [20, с. 181]. Однак В. Кулик мав рацію, що індустріалізація не призвела до заміщення ярмарків [20, с. 181–182], принаймні не миттєво і до початку XX ст. кількість ярмарків на українських землях Російської імперії навіть зростала [7, с. 73–74].

У географічних статтях І. Марковича залізничне питання висвітлюється вже в контексті усієї території українського національного простору, включно з західноукраїнськими землями Австрійської імперії. Автор констатує невтішну, на його погляд, картину, коли на всьому просторі, населеному українцями існує лише одна залізниця (Краків – Львів – Чернівці), а на українських теренах Російської імперії залізниці існують «лише в припущеннях» [21, с. 122]. Він стверджує, що колосальний аграрний потенціал цієї території, передусім чорноземних районів, приречений на стагнацію без належних для другої половини XIX ст. сухопутних шляхів сполучення. Особливо гостро ця проблема поставала в умовах сезонної нестабільності водних артерій – Дніпра, Дністра та Південного Бугу [22, с. 25].

Редакційну позицію у питанні залізниць можна з'ясувати зі статей в рубриці «Сучасний південноруський літопис», про яку вже йшлося вище. Так, у № 3 за 1862 р. П. Гайдебуров, автор цієї редакційної хроніки, іронічно підсумував, що про залізниці й говорити страшно, адже навколо них багато галасу, обіцянок, але «діло стоїть собі, а якщо і повзе, то не швидше черепахи, як наприклад Феодосійська залізна дорога» [23, с. 132]. Для розуміння цієї фрази важливо уточнити її контекст. Після Кримської війни у 1857 р. було створене «Головне товариство російських залізниць», яке за рахунок іноземного капіталу планувало збудувати дуже амбітний проєкт: залізничну лінію від Москви, через Харків – до Феодосії. І справді після цього почалися масштабні роботи, а поряд з ним виник і економічний бум на українському Півдні в очікуванні такої важливої транспортної артерії. Водночас вже на початку 1860 р. це товариство повністю збанкрутувало, а проєкт припинили [24, с. 128–129].

Поруч із критикою повільного залізничного будівництва П. Гайдебуров наголошував, що навіть у сільському господарстві «старе постійно змінюється новим», а на Півдні вже існують механічні заклади та склади

сільськогосподарських знарядь [23, с. 132]. Особливу увагу приділено проєкту механічного заводу в Одесі інженера-технолога Пахомова, який мав виготовляти парові машини, а також організувати депо і навіть готувати робітників для їх обслуговування [23, с. 133]. У № 5 за 1862 р. автор хроніки знову повертається до залізниць і наголошує на неможливості конкуренції українського збіжжя на іноземних ринках у зв'язку з логістичними проблемами, особливо південних українських губерній: «...нам необхідні як повітря – покращені шляхи сполучення, залізні дороги,...» [19, с. 15–16].

Ще одним показовим прикладом є публікація Г. Данилевського «Спогад про Новомосковськ», де залізничне питання з'являється в контексті ширшого осмислення перспектив південноукраїнських губерній. Автор зазначав, що край «багато втратив» зі скасуванням Феодосійсько-Московської залізниці, про яку зазначалось вище [25, с. 20]. У цьому сенсі Г. Данилевський продовжував характерну для «Основи» думку, що українські губернії постають багатим на природні й торговельні можливості краєм, але ці можливості залишаються неповними без залізничного зв'язку з імперським центром і зовнішніми ринками.

Цей мотив економічної відірваності також відображено в публікації М. Дарагана «Після поїздки на Південь» (№ 10, 1861 р.). На думку автора модернізаційні процеси відбуваються нерівномірно в межах імперії, він зазначає: «Доки не буде проведена залізна дорога на Півдні, Малоросія буде лишатися країною майже ізольованою, без усіляких засобів для перевозки вантажів. В ній майже немає і шосейних доріг, які не так вже і нові у великоруських губерніях» [26, с. 112]. У цій асиметрії частково проглядається колоніальна політика Російської імперії по відношенню до українських земель, коли центр і наближені до нього губернії швидше забезпечувалися модерними шляхами сполучень, а інфраструктура українських губерній залишалася периферійною.

Варто наголосити, що залізнична проблематика фігурує навіть у статтях, які прямо не присвячені модернізації. О. Гатцук у рецензії на словник К. Шейковського критикує занадто короткий термін для передплати на наступний випуск словника, адже «земля наша широка й повільна, а залізних доріг немає» [27, с. 86]. Тобто бачимо, що навіть у публікаціях з бібліографічної сфери може актуалізуватися проблема залізничного сполучення. І це логічно, адже швидкість комунікації, циркуляції знання – це також елементи модернізації, потреба яких стала відчутною в цей «новий час».

Саме семантика «нового» в «Основі» є важливою для розуміння того, як журнал описував очікувані зміни на початку 1860-х рр. Йдеться не тільки про прямий вислів «новий час», який зустрічається на сторінках журналу, але також і споріднені з ним: «нова ера», «поступ», «новий порядок речей», «нове життя», «новий шлях», «нова сила». У цих висловах «нове» позначало зміну суспільних очікувань після селянської реформи, появу нових господарських потреб, переоцінку старих практик і очікування майбутнього розвитку, в тому числі й у сфері модернізації. Подекуди колишній досвід визнавався корисним лише тоді, коли «не суперечив новому життю». Прикметно, що головний редактор В. Білозерський навіть у поезії Т. Шевченка відчитував, що вона «проникнута духом нового життя» [28, с. 6].

Таким чином, модернізаційні процеси, головню через залізничну проблематику, описувалися в «Основі» як життєво необхідні умови для повноцінного розвитку українських земель, в тому числі й селянства. Одна з небагатьох скептичних згадок про залізничну модернізацію в «Основі» належить П. Кулішу. У «Листах з хутора» він писав: «Нехай собі гуркотять і свищать чугунки, кому їх треба. Коли б нам було треба того дива, то й ми б собі зробили, бо громада – великий чоловік і як схоче, то на все добре спроможеться» [29, с. 316]. Проте його скепсис не варто ототожнювати з прямим запереченням модернізації. Він радше наполягав на іншій

послідовності розвитку, де б українська культура не зникла під тиском цих модернізаційних процесів. В цьому сенсі він солідаризувався з думкою М. Костомарова щодо важливості забезпечити українську мову відповідним словником нових термінів, які можуть описати нову технологічну реальність. Хоча журнал мав певні романтичні погляди на селянство [30, с. 191], пасторальне захоплення не було їхньою метою. Саме за такі романтичні погляди на селянство П. Куліш на сторінках «Основи» критикував зображення Сорочинського ярмарку в однойменному творі М. Гоголя [31, с. 74]. Для редакції було важливо не захоплюватися традиціями селянства, а радше перетворити ці традиції в модерну культуру, виробити освітньо-культурну програму, яка б надала можливість українцям увійти в цей «новий час» без втрати власної мови й ідентичності.

Висновки. Метою статті було з'ясувати, як на сторінках журналу «Основа» осмислювалася науково-технічна модернізація і яке місце ці уявлення посідали в інтелектуальному конструюванні українського національного простору. Проведений аналіз показав, що хоча в програмі журналу науково-технічний аспект вказувався як один із найбільш важливих в журналі, ця проблематика не стала окремим системним напрямом: «Основа» не мала спеціальної рубрики, присвяченої технічному прогресу, промисловості чи новим відкриттям, які з'явилися в останні десятиліття. Водночас модернізаційні сюжети регулярно з'являлися в різних жанрах і рубриках, зокрема у географічних оглядах, тревелогах, рецензіях, полемічних та бібліографічних текстах і, безперечно, невеликій кількості спеціалізованих господарсько-технічних публікаціях.

Найвиразнішим маркером науково-технічного дискурсу стала залізниця. Саме через залізничне питання автори й редакція «Основи» найпослідовніше говорили про модернізаційні процеси в українських губерніях і загалом на теренах українського простору поза межами Російської імперії. Вочевидь, у



цих публікаціях наголошувалося на відсталості українських земель через відсутність залізничного сполучення. У різних текстах залізниця постає саме як умова економічної цілісності регіону, як необхідна потреба у подоланні периферійності українських земель. Порівняння з центральними російськими губерніями та висвітлення скасованих інвестиційних проєктів (як-от залізниця Москва – Феодосія) доводить очевидну внутрішньоімперську асиметрію між економікою центру та українських земель, які вважалися периферійними для російської імперської влади.

Загалом ставлення «основ'ян» до модернізації було радше позитивним. У журналі майже не простежується критики технологічного прогресу як такого. Навпаки, критичні зауваги найчастіше стосувалися саме повільності модернізаційних процесів, що найвиразніше видно на прикладі залізничної проблематики. Водночас, з національної точки зору, в «Основі» було чітке розуміння того, що українське селянство, значною мірою неписьменне, має увійти в цю нову технологічну добу через українську освіту та культуру, що й окреслювалося, зокрема, у «Листах з хутора» П. Куліша.

Обмеження цього дослідження полягають у тому, що в центрі уваги перебував передусім опублікований корпус «Основи» та семантичні маркери науково-технічної модернізації, насамперед залізнична проблематика. Поза межами статті залишилися докладніша кількісна реконструкція усіх модернізаційних семантичних маркерів, присутніх в «Основі», а також порівняння з іншими періодичними виданнями Російської імперії. Окремим перспективним напрямом подальших досліджень є юридичні публікації «Основи», зокрема матеріали, пов'язані з практикою проведення селянської реформи та правовим становищем селян у перші пореформені роки. Це особливо важливо з огляду на те, що в журналі було опубліковано кілька докладних звітів мирових посередників, які мали забезпечувати впорядкований перебіг реформи на місцях. Загалом ширшого висвітлення

потребує і селянський дискурс «Основи», зокрема в контексті історії повсякдення. Показовим у цьому сенсі є значний масив новинних повідомлень про саранчу, яка на початку 1860-х рр. стала однією з найвідчутніших проблем сільського життя.

Список використаних джерел

1. Чуткий А. Нариси з економічної історії України (кінець XVIII – початок XX ст.): на шляху до другого утвердження капіталізму. Ніжин: Видавець Лисенко М. М., 2024. 616 с.
2. Дудко В. «Основа» як проект петербурзької української громади. *«Основа» та її епоха: джерелознавчі студії*. Київ, 2024. С. 79–90.
3. Moser M. Osnova and the Origins of the Valuev Directive. *East/West: Journal of Ukrainian Studies*. 2017. Vol. 4. No. 2. P. 39–95.
4. Білозерський В. [Перше передплатне оголошення]. *«Основа» та її епоха: джерелознавчі студії*. Київ, 2024. С. 541–544.
5. Кравченко В. Провінційні пошуки колективної ідентичності: випадок Слобідської України. *Імперські ідентичності в українській історії XVIII – першої половини XIX ст.* Львів, 2020. С. 115–168.
6. Дудко В. Хто підготував першу публікацію Шевченкового щоденника? *Тарас Шевченко: джерелознавчі студії*. Київ, 2014. С. 259–277.
7. Тоноян А. Особливості висвітлення ярмарків на сторінках журналу «Основа». *The long XIX century of Ukrainian history (1772–1914): матеріали Всеукр. наук. конф. (м. Київ, 11.03.2023)*. Київ, 2023. С. 73–79.
8. Тоноян А. Українська мова як мова науки у поглядах журналу «Основа» (1861–1863 рр.). *Старожитності Лукомор'я*. 2025. № 3. С. 49–64. <https://doi.org/10.33782/2708-4116.2025.3.351>.

9. Гончарук Т. Чумацький промисел і Одеса (за матеріалами газети «Одесский вестник» кінця 1850-х – середини 1860-х рр.). *Чорноморська Минущина*. 2013. № 8. С. 41–59.
10. Hurinchuk S. The development of railway transport engineering in the Russian Empire in the second half of the nineteenth century. *Історія науки і техніки*. 2019. Т. 9, № 2. С. 160–174. DOI: [https://doi.org/10.32703/2415-7422-2019-9-2\(15\)-160-174](https://doi.org/10.32703/2415-7422-2019-9-2(15)-160-174).
11. Водотика Т. Історії успіху: видатні українські бізнесмени XIX ст. Харків: Фоліо, 2019. 235 с.
12. Siefert M. The Russian Empire and the International Telegraph Union, 1856–1875. *History of the International Telecommunication Union (ITU): Transnational techno-diplomacy from the telegraph to the Internet*. Berlin–Boston: De Gruyter Oldenbourg, 2020. P. 15–36. <https://doi.org/10.1515/9783110669701-002>.
13. Tsurumi T. Conclusion: A history of a soft infrastructure. *Publishing in Tsarist Russia: A History of Print Media from Enlightenment to Revolution*. London : Bloomsbury Academic, 2020. P. 247–253.
14. Tribe K. Intellectual History as Begriffsgeschichte. *A Companion to Intellectual History*. 2016. P. 61–71.
15. Білозерський В. [Друге передплатне оголошення]. «Основа» та її епоха: джерелознавчі студії. Київ, 2024. С. 544–554.
16. Костенецький Я. Три листи про бджільництво. *Основа*. 1861. № 2. С. 1–38.
17. Барановський С. Велика новина. Духова сила замість пару на чугунках. *Основа*. 1862. № 2. С. 82–84.
18. Михалевич О. Костомаров в петербурзькій громаді 1860-х рр.: з споминів Вол. Менчица. *Україна*. 1925. № 3. С. 66–68.

19. [Гайдебуров П.]. Сучасний південноруський літопис. *Основа*. 1862. № 5. С. 1–32.
20. Кулик В. Де-що з Полтави. *Основа*. 1861. № 9. С. 175–182.
21. І. М. [Маркович І. В.]. Короткий географічний огляд краю, населеного південноруським (українським чи малоросійським) народом. *Основа*. 1861. № 7. С. 120–138.
22. І. М. [Маркович І. В.]. Короткий географічний огляд південноруського краю. *Основа*. 1861. № 11-12. С. 12–25.
23. [Гайдебуров П.]. Сучасний південноруський літопис. *Основа*. 1862. № 3. С. 100–140.
24. Шаригіна О. А. Передумови будівництва залізниць на півдні України у другій половині XIX ст. *Сіверянський літопис*. 2008. № 6. С. 126–132.
25. Надхін Г. П. [Данилевський Г. П.]. Спогад про Новомосковськ. *Основа*. 1862. № 9. С. 12–37.
26. Дараган М. Після поїздки на Південь. *Основа*. 1861. № 10. С. 106–125.
27. Гатцук М. Досвід південноруського словника К. Шейковського. *Основа*. 1862. № 7. С. 68–88.
28. [Білозерський В.]. Значення Шевченка для України. Проводи його тіла в Україну з Петербурга. *Основа*. 1861. № 6. С. 1–38.
29. Хуторянин [Куліш П.]. Листи з хутора. *Основа*. 1861. № 1. С. 310–318.
30. Портнова Т. Любити і навчати: селянство в уявленнях української інтелігенції другої половини XIX століття. Дніпропетровськ: Ліра, 2016. 240 с.
31. Куліш П. Гоголь як автор повістей з українського життя. *Основа*. 1861. № 4. С. 67–90.

