

35. Держархів Житомирської обл., ф.10. Новоград-Волинський повітовий суд, м. Новоград-Волинський Волинської губернії. 1820-1871 рр., оп.1, спр.27. Укази Волинского губернского правления с циркулярными предписаниями для сведения и руководства. 1832 г. – 241 арк.
36. Центральний державний історичний архів України у м. Києві, ф.442. Канцелярія Киевского, Подольского и Волинского генерал-губернатора, оп.33, спр.110. Донесение волинского гражданского губернатора от 22 февраля 1856 о вступлении в должность губернатора Клушина. – 347 арк.

The article reviews the powers, socio-ethnic composition of the police officials Volyn province late XVIII – first half of XIX century. It is proved that the state power of the Russian Empire applied additional measures to stimulate the service of officials, increased their numbers at the same time establish restrictions on employment of police Poles and Jews.

Key words: police, district, city, governor, Volyn province, Russian empire

Отримано: 27.10.2016 р.

УДК 94(477.43)«1850/1900»

Ю. А. Хоптяр

Кам'янець-Подільський національний університет імені Івана Огієнка

РОЗВИТОК ШЛЯХІВ СПОЛУЧЕННЯ ПОДІЛЬСЬКОЇ ГУБЕРНІЇ (друга половина XIX ст.)

В статті аналізується стан шляхів сполучення в Подільській губернії в другій половині XIX ст. Подається класифікація шляхів, наводиться кошторис на їх утримання, проекти будівництва доріг та їх реалізація, а також описуються різновиди транспортних засобів.

Ключові слова: шляхи сполучення, Подільська губернія, дороги, ремонтні роботи, шляхове будівництво, дорожня повинність, транспортні засоби.

Одне з визначальних місць у функціонуванні та розвитку держави відігравали у всі часи шляхи сполучення. Найбільш поширеними у Російській імперії взагалі і Подільській губернії зокрема, поруч із залізничним і водним шляхами, були дороги. У середині XIX ст. дороги Подільської губернії не мали твердого покриття. І тільки щодо головних міжміських шляхів розроблялися проекти їх реконструкцій.

Подільська губернія у другій половині XIX ст. мала розгалужену мережу ґрунтових доріг загальною довжиною 3,5 тис. км. [1, с.205]. За статутом міністерства шляхів сполучення всі дороги Російської імперії поділялися на п'ять класів:

- перший клас – дороги головних сполучень;
- другий клас – дороги великих сполучень;
- третій клас – дороги поштових сполучень між губерніями;
- четвертий клас – торгові та поштові губернські дороги;
- п'ятий клас – дороги сільські та польові [2, арк.53].

Згідно з вказаною класифікацією, в Подільській губернії існували дороги лише 3-5 класів і за густотою сітки розподілялися дуже нерівномірно. Найбільш густу сітку доріг мали прикордонні повіти Проскурівський та Кам'янецький, а за ними – два промислових повіти Придністров'я: Могилівський і Ямпільський [1, с.206].

Оскільки всі дороги в Подільській губернії на той час мали один недолік – були сезонними, тому в негоду шляхи сполучення перетворювалися в шляхи роз'єднання, особливо в північно-західній частині губернії [3]. В придністровській повітах шляхи мали, переважно, вигляд гірських доріг. Найбільш несприятливим часом для переїзду ґрунтовими шляхами в губернії були місяці березень-квітень та жовтень-листопад. Взимку прокладався санный шлях, хоча не скрізь одночасно, адже протяжність губернії із заходу на схід біль ніж на 400 км. передбачала різні погодні і навіть кліматичні умови.

Основними шляхами сполучення губернії, що належали до третього класу, виступали поштові дороги. Однак, вони прокладалися по найкоротшій відстані від одного населеного пункту до іншого, тому окремі з них мали небезпечні ділянки із крутими підйомами та спусками. Із найбільш важливих поштових трактів в подібних несприятливих географічних умовах знаходилися шляхи: Кам'янець-Подільський – Проскурів; Могилів-Подільський – Рахни; Гайсин – Брацлав – Рахни; Брацлав – Тульчин – Вапнярка.

Незадовільний стан шляхів пояснювався, перш за все, відсутністю ефективної системи їх будівництва та ремонту. Обов'язки по ремонту всіх ґрунтових шляхів, а також мостів та гребель покладалися виключно на населення губернії, що виконувалися у вигляді натуральної повинності під наглядом повітової поліції. Дорожні ремонтні роботи проводилися протягом травня-вересня відносно «сухих» місяців.

До патріархальної системи ремонту шляхів, що обумовлювало їх вкрай поганий стан, додавалося ще й негативне фінансування. Загальна сума, яка виділялася на дорожню повинність, складала 287942 руб. щорічно, або 26 коп. на душу населення. До того ж при розподілі на дорожню повинність по повітах спостерігається помітна нерівномірність. Так, в Кам'янецькому повіті на душу припадало 90 коп., Вінницькому – 65 коп., Проскурівському – 33 коп., Летичівському – 32 коп., Могилівському – від 30 до 5 коп.

Відсутність належного фінансування визначало і дуже повільне розширення сітки доріг губернії. На початку 1870-хх рр. все ж будувалися нові шляхи, а каталізатором такого будівництва виступали нові залізниці, що ставали до ладу. Так, завдяки прокладенню залізничної колії в 1872 р. з'явилися нові поштові тракти: від м. Тульчин до залізничної станції Вапнярка довжиною 23,5 км.; від м. Ямполь до м. Ольгополя – 106 км. Однак, в кінці 1870-початку 1880-х рр. через відсутність коштів шляхове будівництво майже зупинилося. Протягом шести років з 1878 по 1884 рр. стали до ладу у всій губернії тільки два під'їзних шляхи до залізничних станцій у м. Вінниці – довжиною 2,4 км. та м. Проскурів – 2,3 км. Вартість цих шосейних доріг складала відповідно 20914 і 36555 руб., а будівництво фінансувалося за рахунок кредиту губернського збору та міністерства шляхів сполучення [4, арк.2-3].

З середини 1880-х р. будівництво шляхів поживалося. У 1885 р. м. Балта з'єдналось під'їзним шляхом із залізничною станцією довжиною 7,4 км., у 1886 р. м. Тиврів – із станцією Гнівань (18,1 км.), а в 1887 р. м. Кодима – із станцією (4,5 км.).

В зв'язку з досить складним станом доріг у губернії в цілому, у скрутному становищі опинилося губернське місто Кам'янець-Подільський. Відсутність залізниці, про необхідність будівництва якої на початку 1880-х рр. йшлося на рівні міської управи [5, с.70], примушувало міську владу та населення повіту обмежуватися експлуатацією виключно ґрунтових доріг.

Основною дорогою у напрямку залізниці, яка мала визначальне значення для розвитку був поштовий тракт Кам'янець-Подільський – Проскурів. Однак,

до Проскурова було досить складно добиратися, до того ж коштувало недешево. Бажаючим дістатись до Проскурова у відкритому екіпажі потрібно було заплатити 18-20 руб. і їхати мінімум 14 год., а нерідко – більше доби [6, арк.25].

До «послуг» населення ще були закриті екіпажі – карети, які належали підприємливому Семену Зайдману. Проте той, хто відважувався на поїздку каретою, довго не міг забути цієї подорожі, оскільки карети являли собою «допотопні» ридвани із забитими дошками вікнами, які могли розвалитися у будь-який момент. Така «подорож» коштувала 20 руб. в ясну погоду і 25-30 руб. у негоду, при цьому копшти вносилися наперед, щоб власник каретного сполучення Зайдман не зазнавав збитків, на випадок розвалу «транспортного засобу» по дорозі. Дешевше обходилися поштове сполучення – 7-8 руб. за поштовий екіпаж, щоправда таку послугу надавали лише чиновникам, які відраджалися у державних справах [6, арк.25-27].

Таке становище губерньського міста Кам'янець-Подільського не могло не турбувати місцеву владу і спонукало до дії. Ще у 1871 р. за розпорядженням подільського губернатора губернським правлінням розглядалося питання про можливість будівництва шосейної дороги Кам'янець-Подільський – Проскурів для сполучення адміністративного центру губернії із залізничною станцією Проскурів, а в перспективі – із залізничним вузлом Жмеринка [7, арк.4]. Тоді вирішили підготувати звернення губерньського правління до уряду Російської імперії, вказуючи, що «...відсутність зручних шляхів сполучення між Кам'янцем-Подільським і Проскуром лягає вкрай обтяжливо на населення» [7, арк.1-4]. Після цього губерньську правління організувало роботу по підготовці необхідної документації. На 15 листопада 1873 р. інженером Костецьким був підготовлений проект будівництва шосе по зазначеному маршруту, з детальним обґрунтуванням необхідності такого будівництва. Особлива увага зверталася на прикордонне становище Подільської губернії та військово-стратегічне значення шосейного шляху до кордону [8, арк.1-5]. У напрацьованому проекті будівництва шляху головним завданням було визначення його вартості, що складалася із суми вартості матеріалу і роботи по його укладенню. За попередніми розрахунками шосе довжиною у 96 км. і шириною в 5 м коштувало 535 тис. руб. [8, арк.10].

Проте швидко втілити проект будівництва шляху не вдалося, оскільки маршрут, по-перше, було продовжено від Кам'янець-Подільського до с. Ісаківці (до кордону з Австро-Угорщиною), по-друге проект повинен був пройти довгими чиновницькими коридорами. Матеріали по будівництву шляху увійшли у звіт подільського губернатора Батошкова Д.М., що вносився в січні 1878 р. на розгляд міністерства шляхів сполучення за участю царя Олександра II. Проти частини звіту щодо будівництва шосе імператор власноручно помітив: «Сообразить!» (рос.) [9, арк.1]. Після цього, восени 1879 р. з уряду надійшло розпорядження до міністерства шляхів сполучення про необхідність виділення необхідних коштів, а міністерство у свою чергу переадресувало його до управління Київського округу шляхів сполучення. На необхідності будівництва шляху наполягало і місцеве населення, звертаючись з численними клопотаннями та проханнями. Так, у 1881 р. в міністерство шляхів сполучення надійшло звернення з цього приводу від мешканців містечка Жванець [9, арк.2].

Будівництвом шосе зацікавилася і військове міністерство, яке повідомляло подільського губернатора 15 квітня 1883 р. про розгляд даного питання на засіданні вказаного міністерства. Однак, Київське окружне правління шляхів сполучення до кінця 1883 р. так і не виконало розпорядження міністерства про підготовку технічної документації та кошторису будівництва шосейної дороги. Робота над проектом дороги тривала аж до кінця 1886 р. Проект передбачав напрям прохो-

дження шляху, що не співпадав з існуючими ґрунтовими дорогами і вимагав відведення значної частини приватних земель під дорогу. Для вилучення такої кількості приватної землі з користування потрібно було прийняти державне рішення із необхідними компенсаційними виплатами. Тому 24 лютого 1887 р. за підписом Олександра II вийшов відповідний указ, що передбачав копгги на відшкодування вартості земельних ділянок та будівель [10, арк.2], а також списки власників, яким вони адресувалися. Серед власників знаходилися: поміпники Драгомерецький Г., Градський Г., Кулаковський Т.; власники Нахман І, Соболь Г.; селяни Кот А., Федорчук Е., Щербаток А. та багато інших [10, арк.4-5].

Нарешті, на початку червня 1887 р. розпочалося будівництво довгоочікуваного шосе, загальною протяжністю понад 115 км., від станції Південно-Західної залізниці Проскурів через населені пункти Ярмолинці, яке було відоме, своїм Петропавлівським ярмарком, Солобківці, Маків, Кам'янець-Подільський, Жванець до Ісаковець, де знаходилися митний та прикордонний пости на державному кордоні [11]. Начальником будівництва призначили інженера Лосського А. Оскільки мостити дорогу доводилося вручну, а підвіз матеріалу за допомогою гужової тяги, тому спочатку будівництво просувалося досить повільно з довгими міжсезонними перервами. І все ж у червні-серпні на першій 30-ти кілометровій ділянці Проскурів – Ярмолинці завершилися усі земляні роботи, зведені містки і проведено заготівлю необхідного кам'яного матеріалу. 10-15 травня 1888 р. будівельно-шляхові роботи відбувалися у передмісті та самих Ярмолинцях [12, арк.1].

Шляхову ділянку Проскурів – Ярмолинці планувалося здати в експлуатацію до початку осені 1888 р., однак виконати заплановане в строк не вдалося, через брак коштів. Тому 18 грудня 1888 р. інженер Лосський А. доповідав подільському губернатору про готовність до введення в експлуатацію лише шляхової ділянки довжиною у 22 км Проскурів – Татаринці (тепер с. Правдівка Ярмолинського району) [13, арк.1-2].

Поруч із суто технічними проблемами будівельникам шляху довелося зіткнутися із проблемами передачі земель від колишніх власників. Хоча їх списки були складені до квітня 1889 р. [14, арк.436-437] цей процес проходив досить напружено по відношенню до різних категорій власників. Якщо більшість поміпників та заможних селян передавали землі, як правило, безкоштовно, то незаможні селяни наполягали на компенсаційних виплатах із розрахунку покувної ціни на землю, яка сягала в середньому 120 руб. за десятину [15, арк.56]. Проте міністерство шляхів сполучення не поспішало з виплатою компенсацій, що приводило до зубожіння та розорення бідного селянства, особливо хто втрачав не тільки землю, але й будівлі. Таке становище провокувало селянство на самовільні захвати земель, що спостерігалися в ряді місць Кам'янецького повіту [16, арк.5]. Численні скарги, звернення, клопотання обділені селяни направляли до різних інстанцій, що сприяло обіщаному розрахунку держави з селянством, хоча із великим запізненням [17, арк.336-337, 415, 533]. Так, якщо землі в Кам'янецькому повіті були передані під пошейну дорогу до липня 1889 р., то компенсації селяни, зокрема с. Гуменці, містечок Шагава, Маків отримали, в розмірі 11 283 руб.89 коп., лише в травні 1896 р. [17, арк.602-610]. Загалом розрахунки за землю та нерухомість, що відійшли під прокладення шляху, тривали аж до серпня 1902 р. [17, арк.803].

У 1889-1890 рр. будівництво шляху Проскурів – Ісаківці припвидшилося, через покращену координацію фінансування. Це дозволило надолужити попереднє відставання від запланованого і в кінці осені 1890 р. шосе докотилося до ґубернського центру Кам'янець-Подільський. Весь листопад будівельники проклали дорогу в передмісті, а у самому місті уже існуючу дорогу лише підремонтую-

вали. Дорога пройшла через Новопланівський і Турецький мости і 30 листопада в межах Кам'янець-Подільського дорожні роботи завершилися [18, арк.29].

В наступному 1891 р. залишалося подолати останніх 25 км шляху Кам'янець-Подільський – Ісаківці, при чому попередні підготовчі роботи на цій ділянці були уже проведені. Будівництво проходило за планом, без зривів і завершилося до початку осені 1891 р. У зв'язку з введенням в дію нового шляху начальник Кам'янець-Подільської поштово-телеграфної контори повідомляв міську управу, що з 1 вересня 1891 р. поштовий тракт від Кам'янець-Подільського до Ярмолинець, через с. Нігин, містечко Тинну закривається і переноситься на нову дорогу через містечко Дунаївці і Солобківці [19, арк.2-3].

Протягом 1890-1910-х рр. шляхове будівництво в Подільській губернії тривало, однак носило, головним чином, місцевий характер у вигляді спорудження під'їзних шляхів до залізничних станцій. На той час в губернії функціонувала сітка доріг загальною довжиною 4165 км., з них 1202 км. – поштових, при чому лише 220 км. доріг відносилося до шосейних [20, с. 111-115].

У кінці XIX – поч. XX ст. основними наземними транспортними засобами залишалися сани та вози, на базі яких виготовлялися вантажні та пасажирські модифікації. Український віз складався з передньої та задньої частини. Передок мав дещо менші в діаметрі колеса, що включали деталі: маточини, шпиді, гнуті ободи. На вісь був нагнаний насаджений брусок – подушка, або насад, а зверху – ще поворотна подушка. Залежно від призначення й запряжки існував ряд варіантів возу. Зокрема на базі возу виготовлялися мажі (чумацькі вози) – міцні та місткі вози для перевезення вантажів на значні віддалі. Необхідним супроводжуючим засобом такого возу була мазниця з дьогтем для змащування осей коліс у далекій дорозі, а також жердина-важіль, що виконувала роль сучасного домкрату. Для транспортування зерна використовували безтарки – вози з дощатим прямокутним ящиком (коробом), що звужувався у нижній частині і розширювався доверху. Для транспортування керамічного посуду та іншої порцеляни виготовлялися вози з високими кошикоподібними кузовами (кошами), що випліталися з лози. Пасажирські модифікації були представлені легкими бричками, колясками, ридванами, тарангасами та каретами. Всі вони почали виготовлятися на ресорах, ступиці коліс та вісі кувалися з металу, обіддя обрамлювалося шинами, що покращувало експлуатаційні показники та комфорт. Заможне населення мало можливість купувати як місцеві, так і західноєвропейські карети, які мали багате оздоблення інтер'єру та екстер'єру. Вночі для освітлення дороги такі вози оснащувалися слюдяними ліхтарями із свічками в середині, а під час далеких подорожей для відпочинку могли використовуватися намети [21, с.200-201].

Незалежно від модифікації транспортного засобу незмінною залишалася гужова тяга. Коні, рідко воли, були постійними помічниками людей. Щоправда у 1885 р. К. Бенцом був сконструйований перший прототип автомобіля, однак пройдуть десятиліття поки автомобілі з'являться на подільських шляхах.

Таким чином у другій половині XIX ст. в Подільській губернії існувала досить розгалужена сітка шляхів, однак переважна більшість з них не мали твердого покриття, що утруднювало рух гужового транспорту протягом усього року. В зв'язку з цим на той час розпочалися в губернії будівельні роботи по спорудженню нових шосейних шляхів. Однак, через брак коштів, будувалися переважно під'їзні дороги. Міжміські шосейні шляхи, які вдалося все ж побудувати, значно покращували сполучення, сприяли економічному розвитку губернії, задовольняли потреби населення.

Список використаних джерел:

37. Гульдман В.К. Подольская губерния. Опыт географического описания / В.К. Гульдман. – Каменец-Подольский, 1889. – С. 205, 206.
38. Держархів Хмельницької області (далі – ДАХО), ф.240, оп.1, спр.160, арк.53.
39. Подолия. – 1913. – 15 лютого.
40. ДАХО, ф.228, оп.1, спр.6293, арк.2-3.
41. Хоптяр Ю.А. Залізничне будівництво на Поділлі в кінці XIX – початку XX ст. / Ю.А. Хоптяр // Наукові праці історичного факультету. – Кам'янець-Подільський, 1996. – Т. 2. – С. 70.
42. ДАХО, ф.228, оп.2, спр.41, арк.25-27.
43. Там само, оп.1, спр.715, арк.1-4.
44. Там само, спр.9449, арк.1-5, 10.
45. Там само, спр.715, арк.1-2, 7.
46. Там само, ф.227, оп.1, спр.1818, арк.2, 4-5.
47. Подольские губернские ведомости. – 1891. – 14 грудня.
48. ДАХО, ф.227, оп.2, спр.2776, арк.1.
49. Там само, ф.249, оп.1, спр.143, арк.1-2.
50. Там само, ф.227, оп.1, спр.3152, арк.436-437.
51. Там само, спр.1918, арк.56.
52. Там само, ф.240, оп.1, спр.160, арк.5.
53. Там само, ф.226, оп.1, спр.1918, арк.336-337, 415, 533, 602-610, 803.
54. Там само, ф.240, оп.1, спр.112, арк.29.
55. Там само, ф.249, оп.1, спр.437, арк.2-3.
56. Обзор Подольской губернии за 1899 г. – Каменец-Подольский, 1899. – С. 111-115.
57. Карбовська Ж.А. Транспортні шляхи та засоби пересування на Поділлі / Ж.А. Карбовська // Літопис Хмельниччини – 2007 : краєзнавчий збірник. – Хмельницький, 2007. – С. 199-202.

The article focuses on the problem of roads in Podilska province at the second part of the XIX – beginning of the XX centuries. The classification of roads, their budget and projects of roads' construction are presented in the article. Different types of vehicles are also described.

Key words: roads, Podilska province, railways, repairing works, roads' construction, road tax, vehicles.

Отримано: 14.10.2016 р.