

Неоціненний внесок для розвитку міста здійснили князі Сангушки. Засновуючи в місті підприємства різних галузей виробництва, князівський рід Сангушків не лише започаткував мануфактурне виробництво, а й зумів забезпечити розквіт міста Славута в різних його аспектах. Успішно діючи в наш час засновані князями підприємства продовжують підіймати рідне місто на вищий щабель розвитку й продовжують нагадувати про славетний рід князів Сангушків.

Список використаних джерел і літератури:

1. Андрощук С.О. Останній Славутський князь в історії краю // Місто Славута і Славутчина в контексті історії Волині. Зб. статей за матеріалами Всеукраїнської наукової історико-краєзнавчої конференції (20-21 вересня 2017 р., м. Славута). Хмельницький, 2017. С.14-27.
2. Берковський В.Г. Історія м. Славута: від міфу до реальності // Сангушківські читання. Зб. наук. праць I Всеукраїнської наукової конференції (24-25 січня 2003 р., м. Славута). Львів, 2004. С.5-8.
3. Берковський В.Г. Місто Славута як центр магнатської латифундії князів Сангушків на Волині // Українська полоністика. Випуск 2. Історико-філософські дослідження. 2005. С.27-39.
4. Державний архів Хмельницької області. Р-760. Оп.1. Спр.75.
5. Цинкаловський О. Стара Волинь і Волинське Полісся /краєзн. словник – від найдавніших часів до 1914 року, т.2. Вінніпег, 1984. 578 с.

С. М. Єсюнін,
кандидат історичних наук,
учений секретар Хмельницького обласного краєзнавчого музею

ІСТОРІЯ ПОДІЛЬСЬКОЇ ЗАЛІЗНИЦІ (1897-1920)

У статті висвітлюється історія будівництва та функціонування Подільської залізниці, спорудження якої стало наймасштабнішим проектом на початку XX ст., реалізованим на Поділлі та Південно-Східній Волині.

Ключові слова: залізниця, станція, вокзал, депо, Подільська залізниця.

Одним із найбільших проектів початку XX ст. на території Поділля та Південно-Східної Волині стало будівництво Подільської залізниці.

На відміну від всіх інших магістралей Російської імперії, історія будівництва і функціонування Подільської залізниці на сьогодні мало досліджена. Причиною тому бачимо, по-перш за все те, що залізницю збудували перед самим розпадом імперії, отож окремих фундаментальних праць і статистичних узагальнень, як по інших залізницях, видано не було. По-друге, вже 1919 р. товариство Подільської залізниці було ліквідоване, а сама магістраль включена до складу інших залізниць, отож період її існування був

надзвичайно короткий. Тим не менш, на сьогодні зберіглось чимало джерел і матеріалів з історії Подільської залізниці, що дозволяють нам відтворити історію будівництва і введення залізниці у експлуатацію.

Ідея будівництва магістралі виникла наприкінці 1870-х рр. у колах губернської адміністрації, землевласників і представників торгово-промислового капіталу губернського міста Кам'янець-Подільського, яке залишилось без залізничного сполучення і перспектив економічного зростання. Тривалий час губерньська і міська влада активно, але безрезультатно, листувалась з представниками правлячих кіл імперії про потребу будівництва залізниці [6, с.157]. Перша позитивна звістка із столиці надійшла у березні 1897 р., коли особлива нарада при міністерстві фінансів прийняла рішення провести розвідку і вивчення питання про ймовірний початок у 1898 р. будівництва лінії Шепетівка – Проскурів – Кам'янець-Подільський – Ларга за казенний рахунок. Розвідку провели, але будівництво не почали, адже віддали пріоритет спорудженню Ковельської гілки [40, арк.2].

Вдруге у планах держави будівництво подільської лінії постало у 1903 р., коли міністерство фінансів внесло подільську лінію до переліку залізниць, що мали будуватись за казенні кошти. Це рішення було схвалено на найвищому рівні 13.08.1903 р. До того ж, зацікавленість у такій залізниці виявило військове міністерство Російської імперії, яке на початку XX ст. навіть розпочало роботу над проектом. Але, початок російсько-японської війни 1904-1905 років призвели до скорочення державних витрат на різні проекти, у тому числі на будівництво залізниць. Перспектива будівництва подільської лінії за казенний рахунок була відкладена на невизначений термін [40, арк.7-8].

Керманичі Подільської губернії, не дочекавшись участі держави у фінансуванні будівництва, розпочали пошуки капіталовкладників для реалізації проекту на концесійних мовах. Проте й тут державні органи загальмували цей процес. У жовтні 1905 р. Подільський губернатор направив до міністерств фінансів та шляхів сполучення прохання надати дозвіл на будівництво лінії Кам'янець-Подільський – Проскурів (нині – Хмельницький) – Шепетівка за участю приватних осіб, але у червні 1906 р. отримав відмову. Міністерські чиновники вважали, що після введення до ладу згаданої лінії, казенна Південно-Західна залізниця буде щорічно втрачати до 700 тис. руб. від зменшення товаропотоку. Наступні два роки Подільський губернатор листувався з міністерствами та все-таки довів, що держава не буде мати збитків, а для Поділля залізниця принесе лише користь [3, арк.3, 13, 15]. Таким чином, у 1907 р. міністерства фінансів та шляхів сполучення дало згоду на розгляд пропозицій від приватних осіб щодо спорудження залізниці Кам'янець-Подільський – Проскурів – Шепетівка.

Пропонувались різні проекти, серед яких на початку 1908 р. до розгляду були прийняті чотири: 1) відставного капітана 2 рангу К. Жандра (за участю московського мільонера-мануфактурника В. Ясюнінського), 2) графа Ю. Потоцького, 3) барона К. Таубе і генерал-лейтенанта Іванова-Луцевича, 4) П. Александрова і групи осіб. Тодішній Київський, Волинський і Подільський генерал-губернатор В. Сухомлінов був прихильником першого проекту і тому

лобіював його перед головою Ради міністрів П. Столипіним [40, арк.44-47].

Як результат, 22 березня 1908 р. комісія з будівництва нових залізниць при Раді міністрів затвердила проект К. Жандра і В. Ясюнінського, а вже 17 жовтня 1908 р. імператор надав дозвіл на проведення пошукових робіт і створення концесії [40, арк.50]. Згідно Указу Сенату від 21 лютого 1909 р. концесіонери утворили акціонерне товариство Подільської залізниці, розробивши його статут (височайше затверджений указом від 21.02.1909 р.) і обравши правління. До правління увійшли два петербурзьких впливових військових – морський офіцер Костянтин Жандр та військовий інженер Олександр Лебедев, подільські та волинські поміщики Павло Александров, Казимир Вейдліх, Ісидор Маковський, Генріх Станішевський, потомствений спадковий громадянин Леонід Мандельштам, головою обрали мануфактурника В. Ясюнінського¹. Основний капітал товариства був утворений шляхом випуску акцій на 3,5 млн. рублів і поширенням гарантованих урядом 4,5% облігацій на 19,76 млн. рублів [29].

На зібранні акціонерів було затверджено перспективний план, за яким передбачалось будівництво магістралі від Кам'янець-Подільського через Проскурів, Старокостянтинів до Шепетівки, з подальшим продовженням через Коростень до Жлобина. Для реалізації такого масштабного проекту вирішили розбити його реалізацію на два етапи – на першому побудувати лінію Кам'янець-Подільський – Проскурів – Старокостянтинів – Шепетівка (довжина 224 версти), на другому – Шепетівка – Коростень – Жлобин (375 верст). Керувати будівництвом першого етапу дороги запросили досвідченого інженера В. Тимофєєва-Рясовського², і вже в серпні того ж року почалися підготовчі роботи зі спорудження залізничного полотна в районі Шепетівки. Одночасно, на всій протяжності майбутньої магістралі розгорнулась робота по відчуженню приватних земель для потреб залізниці. Проводилось воно згідно Височайше затвердженого указу від 21.02.1909 р., за яким встановлювалися порядок відчуження та кількість землі – 1770 десятин [28]. Правління товариства Подільської залізниці спільно із повітовими оціночними комісіями визначили вартість однієї десятини землі, яку викупляли у землевласників. Так, власникам садибної землі в селах Ізяславського повіту виплачували від 350 до 500 руб., орної – від 200 до 350 руб. за десятину. А от у містечку Шепетівка ціна була значно вищою – тут залізниця виплачувала власникам садибної землі 600 руб. за десятину [5, арк.11]. Всім процесом відчуження земель під будівництво колій займався спеціально призначені товариством Подільської залізниці агенти з відчуження земель.

¹ Ясюнінський Василь Арсенійович, мануфактур-радник, почесний спадковий громадянин, співвласник разом з братами «Товарищества мануфактур Ясюнинских», яке мало ткацькі та ситцеві фабрики у Іваново-Вознесенську та Кохмі. Власник нерухомості та торгового дома "В.А. Ясюнинский и Н.И. Тихомиров" у Москві.

² Тимофєєв-Рясовський Володимир Вікторович (1850-1913) – дворянин, статський радник, інженер шляхів сполучення. Закінчив Санкт-Петербурзький університет та Інститут шляхів сполучення. Працював на інженерних посадах на будівництві залізниць на Уралі, у Заволжі, Полоцьк – Седлець, Одеса – Бахмач, був головним інженером дистанції шляхів сполучення управління Південно-Західної залізниці, у 1909-1910 рр. – головний інженер будівництва Подільської залізниці.

Проте, будівництво йшло не так швидко, як бажалося. Подільська та волинська торгово-промислова еліта не поспішала викупляти акції товариства та вступати в долю. До того ж, концесіонери не змогли заручитись підтримкою великого капіталу. Сподівання на фінансування мільйонера-мануфактурника В. Ясюнінського теж виявились марними, адже у зв'язку з хворобою той відійшов від справ. На початку 1910 р. стало зрозумілим, що товариство Подільської залізниці не має капіталів і не спроможі реалізувати проект. Постало питання про зміну правління товариства та передачу концесії іншим особам.

Заручившись підтримкою нового Київського, Волинського і Подільського генерал-губернатора Ф. Трепова, на швидкоплинному конкурсі у березні 1910 р. переміг граф Юзеф-Миколай Потоцький³ – власник Антонінсько-Шепетівського ключа, людина, яка була безпосередньо зацікавлена у найшвидшому проведенні будівництва [33, с.4; 40, арк.52-53].

Зміна концесіонерів і правління товариства Подільської залізниці було узаконено відповідною урядовою постановою та затвердженням нового статуту товариства від 21 червня 1910 р. [30; 33, с.3]. Головою товариства Подільської залізниці став граф Ю. Потоцький. До дирекції та правління Подільської залізниці увійшли впливові представники фінансово-промислової еліти Російської імперії: С. Габріель – комерції-радник, віце-директор Санкт-Петербурзького міжнародного комерційного банку; А. фон Дрейєр – директор «Всеобщей компании электричества», голова правління ряду промислових і торгових підприємств; С. Кудашев – князь, камергер, директор правління Товариства «Альфа-Нобель» та страхового товариства «Саламандра», член правління Російського торгово-промислового банку; К. Лазарєв – дворянин, чиновник міністерства фінансів, директор Товариства Московсько-Виндаво-Рибинської залізниці, член правління ряду фінансових і транспортних установ; М. Шляпужников – дворянин, член редколегії журналу «Коммерческое образование», В. Тимірязєв – дворянин, колишній міністр торгівлі та промисловості, голова правлінь ряду промислових і транспортних підприємств, директор Товариства Кольчугинської залізниці та ін. [1, с.110, 136, 163, 165; 30]. Окремо було сформоване Управління будівництва Подільської залізниці. Головним інженером будівництва спочатку став І. Табурно⁴, але вже у жовтні 1910 р. його замінив П. Березін⁵. Начальником робіт був призначений

³ Потоцький Юзеф-Миколай Альфредович (1862-1922) – граф, австрійський камергер. Народився у родині Альфреда Потоцького і Марії Сангушко. Від матері успадкував чисельні маєтки на Волині, зокрема Антонінсько-Шепетівський ключ, після отримання у 1887 р. російського підданства переїхав у Антоніни. У 1906 р. був обраний до Державної думи від Волинської губернії

⁴ Табурно Ієронім Петрович (1862-1913) – дворянин, інженер-будівельник, інженер-металург, громадський діяч, журналіст, підприємець. Закінчив Віденський університет. Як інженер брав участь у будівництві Закаспійської, Сибірської та Московсько-Ярославсько-Архангельської залізниць. У 1902 р. директор Західної-Донецького кам'яновугільного товариства, розробник проекту Рудниково-Лозівської залізниці на Донбасі. У 1907 р. брав участь у проектуванні московського трамваю, у 1908 р. – редактор газети «Время».

⁵ Березін Петро Володимирович (1867-?) – дворянин, інженер шляхів сполучення. Закінчив Імператорське Московське технічне училище та Інститут шляхів сполучення. Працював на інженерних посадах на будівництві Перм-Котласької залізниці, був зачислений до міністерства шляхів сполучення, у 1911-1916 рр. – головний інженер будівництва Подільської залізниці.

досвідчений військовий інженер К. Чечелев⁶, архітектором – Г. Шермазан [39, арк.5; 40, арк.56, 66]. Правління товариства Подільської залізниці розмістилось у Санкт-Петербурзі (до 1912 р. – просп. Литейний, 30, після – вул. Італійська, 11), Управління будівництва Подільської залізниці у Проскурові (вул. Александрівська, будинок Берлянда) [2; 27].

Зазначимо, що у складі правління товариства періодично відбувались певні зміни. Передусім, ще наприкінці 1910 р. граф Ю. Потоцький склав повноваження голови, адже рада правління вирішила, що цю посаду має займати людина з інженерною освітою. Тому, наприкінці 1910 р. Ю. Потоцького замінив К. Руїн⁷. У 1912 р. головою був Б. Казін⁸, у 1913 – А. фон Дрейер⁹. Наприкінці 1913 р. головою правління став С. Ємельянов¹⁰. Незначні зміни відбувались у складі директорів товариства. Так, наприкінці 1912 р. у склад директорів був введений відомий підприємець і економіст В. Жуковський – співголова Ради «Съездов представителей промышленности и торговли», один із засновників Північного банку, член ради правлінь ряду фінансових, промислових і транспортних установ, у 1914 – граф В. Татищев – банкір, директор-розпорядник Об'єднаного банку, голова правлінь ряду промислових і транспортних підприємств [2].

Нове керівництво правління зуміло швидко залучити капітали як акціонерів, так і місцевих землевласників. У випадку з останніми, вони шли на зустріч поміщиків або громад, підлаштовуючи напрямок прокладання колій до потреб тих, хто сприяв будівництву. Тому то й вийшла Подільська залізниця дещо «покрученою». Вклав чималі кошти у її будівництво граф Ю. Потоцький – після Старокостянтинова колії різко повернули на захід – до Кременчуків, де граф мав цукровий завод, а неподалік – резиденцію Антоніни. Відвів землі під будівництво залізниці поміщик М. Скибневський, отож завернули колію до його маєтку Корчунок та відкрили там станцію Скибневе. А от, наприклад, дунаєвецькі міщани та купці відмовилися від дольової участі – залізниця обминула місто аж за 20 км [7, с.244]. Спорудження Подільської залізниці знайшло підтримку не лише серед землевласників Поділля і Волині, але й серед поміщиків білоруських земель, які очікували прокладання колій другої черги від Шепетівки до Жлобина. Найактивнішим був дворянин, власник маєтку

⁶ Чечелев Костянтин Вікторович (1871-?) – військовий інженер, полковник. У 1904-1908 рр. на службі в управлінні військових сполучень Генерального штабу, у 1908-1914 рр. – начальник Ковельсько-Володимир-Волинської залізниці. Одночасно у 1910-1914 рр. виконував обов'язки начальника робіт Подільської залізниці. З 1915 р. – начальник відділу Головного управління військових сполучень, у 1918 р. – начальник залізничного відділу Військового міністерства Української Держави, у 1919 р. – на тій самій посаді в армії УНР. Заарештований 09.08.1919 р. більшовиками, подальша доля невідома.

⁷ Руїн Костянтин Костянтинович (1852-1922) – інженер шляхів сполучення, дійсний статський радник.

Працював на керівних посадах Московсько-Ярославсько-Архангельської та Північно-Західної залізниць.

⁸ Казін Борис Нилович (1859-1918) – дворянин, інженер шляхів сполучення, статський радник. Був на керівних посадах декількох залізниць, зокрема одним із директорів Китайсько-Східної залізниці.

⁹ фон Дрейер Олександр Костянтинович (1859-1929) – дворянин, інженер-технолог, дійсний статський радник, директор «Всеобщей компании электричества», голова правління ряду промислових і торгових підприємств.

¹⁰ Ємельянов Сергій В'ячеславович – інженер шляхів сполучення, закінчив 1897 р. Петербурзький інститут шляхів сполучення, надвірний радник. Під час революційних подій 1917-21 рр. учасник Білого руху, з 1920 р. в еміграції у Фінляндії, у 1921-23 рр. член «Союза русских инженеров».

Озаричі Мінської губернії, полковник Г. Лашкарев¹¹, який у 1910 р. навіть видав брошуру «К вопросу о сооружении железнодорожной магистрали Жлобин – Мозырь – Овруч – Староконстантинов – Каменец-Подольский», у якій доводив стратегічну, економічну і соціальну потребу будівництва магістралі. Названа брошура переконала чимало землевласників у доцільності будівництва Подільської залізниці, а також принесла певну користь як для будівничих магістралі, так і для військового відомства [17].

Швидке залучення додаткових коштів активізувала хід будівництва. Вже до початку осені 1910 р. було завершено остаточне трасування лінії Шепетівка – Проскурів та розпочато земляні роботи на цій ділянці [20]. У вересні 1910 р. правління товариства доручило групі фахівців під керівництвом І. Табурно завершити остаточне проектування лінії Проскурів – Кам'янець, аби розгорнути на ній будівництво з весни наступного року. Серед найбільш проблемних питань залишалось лише два: узгодити місце перетину Подільською залізницею колій Південно-Західної залізниці у Проскуріві та вирішити де у Кам'янці-Подільському будувати вокзал.

14 вересня 1910 р. І. Табурно прибув до губернського центру, де наступного дня зустрівся з міським головою К. Туровичем та гласними міської думи. Дискусія між представниками Подільської залізниці та міської влади зайшла в тупик. Міські урядовці запропонували збудувати вокзал на Новому Плані неподалік губернської земської лікарні та забажали від акціонерного товариства 2500 руб. за кожен десятину землі, яка буде відведена під будівництво. Представник Подільської залізниці І. Табурно не погодився на цю пропозицію. Його аргументи були прагматичні: під колії, станцію та споруди (вокзал, контору, депо та ін.) потрібно близько 15 десятин землі, отож витрати на відведення землі занадто великі. Отож товариство буде будувати вокзал за межами міста [21].

Що стосується питання узгодження перетину Подільською залізницею колій Жмеринсько-Волочиської гілки Південно-Західної залізниці, то воно отримало позитивне вирішення під час спільного засідання головного інженера Південно-Західної залізниці І. Хижняка та вище згадуваного І. Табурно 26 жовтня 1910 р. у Проскуріві [22]. Після того було отримано ще ряд погоджень (від державних органів, інженерної ради, землевласників) та прийнято остаточне рішення, яке затвердили восени 1911 р. – прокласти Подільську залізницю західніше Проскурова через приміське село Гречани, де збудувати необхідну інфраструктуру для забезпечення перетину колій Південно-Західної залізниці [24].

Тим часом загальне будівництво магістралі набирало обертів. До кінця 1911 р. на ділянці Проскурів – Кам'янець-Подільський практично завершили спорудження насипів під колії, з весни 1912 р. розпочали будувати інженерні, лінійні та станційні споруди (мости, труби, лотки, будки, казарми, вокзали

¹¹ Лашкарев Григорій Олександрович (1862-1931) – полковник, дворянин, земський діяч Бобруйського повіту та Мінської губернії, депутат Державної Думи.

тощо), а вже восени – укласти перші рейки. У травні 1913 р. відбулась закладка залізничного вокзалу в Кам'янці-Подільському [11; 23; 25].

Таким чином восени 1913 р. вдалось завершити основні роботи із спорудження колій, влаштування залізничних станцій та споруд на лінії Кам'янець-Подільський – Проскурів – Шепетівка. Зокрема, на північно-східній околиці міста Кам'янця-Подільського були збудовані станція і вокзал; на західній околиці міста Проскурова (на землях приміського села Гречани) спорудили станцію «Гречани»; на південно-східній околиці містечка Шепетівки – станцію «Шепетівка-Подільська». Взагалі, на лінії було споруджено 13 станцій та 1 роз'їзд: ст. Кам'янець-Подільський – ст. Нігин – ст. Балин – ст. Дунаївці – ст. Ярмолинці – ст. Скибневе – ст. Гречани – роз. Климашівка – ст. Красилів – ст. Старокостянтинів – ст. Антоніни – ст. Великі Пузирки – ст. Чотирбоки – ст. Шепетівка-Подільська. До того ж поруч зі станцією Гречани збудували основне паровозне депо на 12 стійл з майстернями, загальною площею 171,94 кв. саж [34, с.4]. Депо мало можливість обслуговувати локомотиви різних типів, але передусім – паровози типу 0-4-0 серії «БІ», які товариство Подільської залізниці обрала для себе як основні. На замовлення товариства Коломенський завод збудував у 1913 р. 10 паровозів серії «БІ», у 1914 р. – 11, у 1915 р. – 7, у 1916 р. – 8. До того ж Подільська залізниця замовила та отримала 9 паровозів покращеної модифікації цієї серії – «БІ^п» [32, с.181-182].

30 листопада 1913 р. відбулося відкриття товаро-пасажирського руху на ділянці Проскурів – Старокостянтинів – Шепетівка. Про цю подію повідомило ряд газет, серед яких «Киевлянин» у номері від 6 грудня 1913 р. (переклад авт.): *«30 листопада відбулось урочисте відкриття пасажирського руху на гілці Подільської залізниці Проскурів – Шепетівка. Перший пасажирський потяг з будівельною комісією і почесними гостями відійшов із ст. Шепетівка ранком та прибув на ст. Проскурів до 5 годин по-полудні. Тут правління Подільської залізниці було зустрінуто на вокзалі місцевим міським головою П. Дорошкевичем з хлібом-сіллю. Одразу пасажир-гості були запрошені у приміщення управління залізниці, в будинок місцевого домовласника Берлянда. Гостей було настільки багато, що незважаючи на замовлених 25 візників, довелось декілька разів з вокзалу до будинку управління підвозити автомобілем все нових та нових гостей... У триповерховому будинку Берлянда, який був яскраво освітлений електрикою, перед початком банкету відслужили молебень, після чого всіх гостей у кількості 62 осіб запросили до столу. Під час банкету було проголошено чимало урочистих слів та тостів, а також прочитані вітальні телеграми... На банкеті грало два військових оркестри. Близько 12 годин ночі петербурзькі та київські гості виїхали спеціальним потягом.*

1 грудня від ст. Проскурів своєчасно відійшов перший пасажирський потяг на Шепетівку, започаткувавши тим самим регулярний рух» [12].

Розклад руху товарно-пасажирських потягів на ділянці Проскурів – Шепетівка був встановлений наступний: Проскурів (відправлення о 8.18) – Гречани (9.03) – Климашівка (10.13) – Красилів (11.33) – Старокостянтинів

(12.53) – Антоніни (13.43) – Великі Пузирки (14.53) – Чотирбоки (16.13) – Шепетівка-Подільська (17.23) – Шепетівка (17.50). У зворотному напрямку: Шепетівка (5.18) – Шепетівка-Подільська (5.48) – Чотирбоки (6.53) – Великі Пузирки (8.08) – Антоніни (9.18) – Старокостянтинів (10.18) – Красилів (11.38) – Климашівка (12.38) – Гречани (13.43) – Проскурів (14.15) [13]. Потяги ходили щоденно парою один одному на зустріч. Розминались на станції Красилів.

14 березня 1914 р. не менш урочисто зустрічали перший пасажирський потяг на станції Кам'янець-Подільський. Серед багатьох газет найбільш детальну інформацію про цю подію подала так само газета «Киевлянин» у номері від 22 березня 1914 р. (переклад авт.): «... 13 березня до кам'янецького вокзалу прибув перший потяг у складі 36 вагонів з рейками та шпалами. Зустрічати перший потяг зібралось багато публіки, передусім учнів. 14 березня очікувалось на 6 годин вечора прибуття першого пасажирського службового потягу, який мав привезти головного інженера П.Березіна, начальника руху та інших адміністративних осіб Подільської залізниці. На цю годину на вокзалі зібралось чимало кам'янчан. Прибула у повному складі міська дума. На жаль, на 6 годину потяг не прибув. Лише о 8 вечора замайоріли вогні паровоза та пролунали нечувані у нас свистки. Потяг, який складався з паровозу та двох вагонів, наблизився до перону товарної контори і тут був зупинений начальником станції. З вагону вийшли: Березін, начальник руху, управляючий залізницею, начальник дільниці та інженери. Міський голова у присутності усієї думи підніс гостям хліб-сіль. Після того усі пройшли в приміщення товарної контори (адже вокзал ще не оздоблений всередині), де було подане шампанське від міста. Перший тост проголосили за Государя Імператора, потім пили за міністра шляхів сполучення, головного інженера Березіна, правління Подільської залізниці, інженерів-будівельників, міське самоврядування, за відсутнього через хворобу губернатора і т.д....

Відкриття регулярного пасажирського руху очікується до 1 серпня. Вантажне сполучення відкриється у травні» [14].

24 квітня 1914 р. відбулась спільна нарада представників Подільської залізниці та Південно-Західних казенних залізниць про включення першої у пряме сполучення з державною мережею шляхів та спільне використання станцій Проскурів та Шепетівка. Було узгоджено обмін вагонами на цих станціях (у середньому 200 на добу, максимум – 250-300) та заплановане спорудження на них за рахунок Подільської залізниці допоміжних колій [42, арк.2-6; 43, арк.1-3]. Одночасно відбулось узгодження регулярного руху пасажирських потягів: щоденне відправлення з Проскурова о 7.00, прибуття в Кам'янець-Подільський о 12.00; з Кам'янця-Подільського о 18.30, прибуття у Проскурів о півночі [26].

Отже, навесні 1914 р. перша черга Подільської залізниці (Кам'янець-Подільський – Проскурів – Шепетівка) була успішно завершена. Одночасно почалося будівництво другої черги – продовження магістрального шляху від Шепетівки до Коростеня.

Зокрема, 11 січня 1914 р. товариством Подільської залізниці офіційно розпочало будівництво залізничної магістралі Шепетівка – Коростень –

Жлобин [8; 18]. Тодішня преса неофіційно її називала «Трансслов'янська магістраль», адже вона об'єднувала землі українців, білорусів, а у майбутньому її планувалось подовжити до російських земель (від Жлобина до підмосковної станції Кубінка) [33, с.5] та збудувати відгалуження до кордонів з Польщею (Старокостянтинів – Холм) [33, с.23]. Положення про спорудження зазначеної лінії було затверджено ще у серпні 1912 р. – тоді чітко визначили її напрямом (гілка перетинала Ковельську лінію в Коростені, з'єднувалася з Поліською залізницею в Калинковичах і завершувалася у станції Жлобин Риго-Орловської залізниці), довжину (близько 370 верст), порядок відчуження земель та вартість будівництва (24,7 млн. руб.) [31]. У 1913 р. вартість будівництва скорегували у більшу сторону – 32,042 млн. руб., але у лютому 1914 р. за вимогою уряду кошторис був скорочений до 30,7 млн. руб. [8] До спорудження залучили десятки підрядників та виконавців замовлень. Наприклад, підряд на рубку і корчування лісу на всій ділянці від Жлобина до Шепетівки взяв трокський купець І. Мелуп, за що мав отримати 172 тис. руб. [41, арк.41-46]. Замовлення на виготовлення п'яти металевих мостів отримав Таганрозький машинобудівний і котельний завод «Альберт Нев-Вильде и К» [45, арк.108-127].

Для зручності ведення робіт будівництво магістралі розбили на чотири дільниці. Від Жлобина до Овруча будівництво вела 4 та 5 дільниця, від Овруча до Шепетівки – 6 та 7 дільниця. Кожна дільниця мала свою контору, матеріальні склади, штат службовців та робітників. Наприклад, на 6-й та 7-й дільницях працювало 132 службовця: техніки, телеграфісти, канцеляристи, складські робітники начальники дистанцій, десятники та ін. Начальником обох дільниць був Г. Аміров, техніком 6-ї дільниці – О. Пороховников, 7-ї дільниці – В. Димов [39, арк.15].

Одночасно з прокладанням колій почали будувати 20 станцій та 17 роз'їздів: ст. Жлобин Подільської залізниці – ст. Мормаль – роз. Ящиці – ст. Шацилки – роз. Жердь – ст. Карповичі – роз. Домановичі – ст. Горочичі – роз. Юшки – ст. Калинковичі Подільської залізниці – ст. Мозир – ст. Козенки – роз. Березівка – ст. Каролін – роз. Богутичі – ст. Славечна – роз. Виступовичі – ст. Бережесть – роз. Толкачевський – ст. Овруч – роз. Протоповичі – ст. Ігнатпіль – роз. Васківці – ст. Коростень Подільської залізниці – роз. Вигів – ст. Бондарівка – роз. Ушиця – ст. Яблонець – роз. Вірівка – ст. Гута – роз. Вершниця – ст. Новоград-Волинськ – роз. Орен – ст. Колоденка – роз. Дубровка – ст. Майдан-Вила – роз. Савичі [44, арк.22-23]. Проте, вже у листопаді 1914 р. вісім станцій і роз'їздів були перейменовані у зв'язку з тим, що їх назви повторювали назви вже існуючих станцій і роз'їздів інших залізниць Російської імперії. Перейменовували: ст. Карповичі – на ст. Осташковичі, роз. Домановичі – на роз. Холодники, роз. Березівка – на роз. Михалки, ст. Каролін – на ст. Єльськ, роз. Васківці – роз. Бехи, ст. Бондарівка – на ст. Ушомир, ст. Гута – на ст. Рихальська, роз. Дубровка – на роз. Радулино [38, арк.17].

Крім спорудження станцій та роз'їздів, у 1914 р. були затверджені та реалізовані проекти на будівництво ще чотирьох «паровозних будівель з майстернями» (депо) на станціях Подільської залізниці: Шепетівка-Подільська,

Коростень, Калинковичі, Жлобин [33, с.14 зв.]. В розробці проектів паровозних будівель, а також житлових будинків, службових будівель і вокзалів брав участь штатний архітектор Подільської залізниці Г. Шермазан¹². Зокрема, у 1911 р. ним були складені проекти вокзалів трьох типів: площею 52 кв. саж. (спорудили на станціях IV класу – Дунаївці, Славечна, Козенки, Шацилки та ін.), площею 80,3 кв. саж. (спорудили у містах, великих містечках і вузлових станціях – Гречани, Старокостянтинів, Новоград-Волинський (нині – Звягель), Овруч, Мозир та ін.) та площею 159,7 кв. саж. (спорудили у губернському місті Кам'янець-Подільський) [33, с.29-30].

З початком Першої світової війни уся мережа залізниць Російської імперії була поділена на два райони – Західний (залізниці в районі театру військових дій), який підпорядкували Військово-польовому управлінню та Східний (залізниці тилу), який залишився у розпорядженні Міністерства шляхів сполучення. Кордон між двома районами проходив західніше від умовної лінії Петербург – Смоленськ – Бахмач – Харків і далі на південь [16, с.7]. Таким чином, уся Подільська залізниця перейшла під керування військових, яке здійснювалось через спеціальні органи військових сполучень (ВОСО). Зокрема діяльність Подільської залізниці підпорядковувалась Начальнику військових сполучень Південно-Західного фронту та його підлеглим на місцях (завідувачі пересуванням військ та залізничним комендантам).

Переведення у військове підпорядкування значно обмежило цивільні пасажирські та вантажні перевезення, отже і зменшило прибутки акціонерного товариства. Разом з тим, держава взяла на себе витрати з негайної добудови незавершеної ділянки Подільської залізниці від Шепетівки до Жлобина, адже та стала стратегічно важливою для військового відомства задля матеріально-бойового забезпечення армії. Управління будівництва Подільської залізниці для більшої безпеки перевели з прифронтового Проскурова до Києва. Завдяки стабільному фінансуванню та використанню воєнізованих будівельних батальйонів (т.зв. «инородческих дружин») роботи на спорудженні магістралі значно прискорились, що дало змогу вже у травні 1915 р. розпочати укладання рейок, а восени того ж року (з 9 листопада 1915 р.) відкрити тимчасовий рух [35, с.60].

Регулярний рух пасажирських і вантажних поїздів від Шепетівки до Коростеня було відкрито 25 травня 1916 р., а на всій лінії Шепетівка – Жлобин – 27 липня 1916 р. [44, арк.32].

У серпні 1916 р. було затверджено розклад руху пасажирських потягів. Потяг №4: Шепетівка-Подільська (відправлення о 6.00) – Новоград-Волинський (10.02) – Коростень-Подільський (15.18) – Овруча (18.38) – Єльськ (21.49) – Мозир (23.35) – Калинковичі (1.00) – Жлобина (5.15). Потяг №5: Жлобин (відправлення о 2.00) – Калинковичі (7.05) – Мозир (7.55) – Єльськ (9.40) – Овруч (13.01) – Коростень-Подільський (15.18) – Новоград-Волинський (21.44) – Шепетівка-Подільська (00.36) [44, арк.33].

¹² Шермазан Гаїк Карлович – петербурзький архітектор, у 1911-1916 (?) рр. працював штатним архітектором Подільської залізниці.

З 14 вересня 1916 р. з дозволу Головного управління пошт і телеграфів було організоване перевезення пошти у супроводженні поштових чиновників 4-го відділу. Для перевезення поштових відправлень до обох потягів причіпляли спеціалізовані поштові вагони: до потягу №4 – вагон №349, до потягу №5 – вагон №350 [44, арк.32, 42].

Протягом 1915-1916 рр. від основної магістралі Подільської залізниці було розгорнуте будівництво чотирьох відгалужень: Шепетівка – Збараж, Ярмолинці – Густятин, Кам'янець-Подільський – Ларга (станція поблизу містечка Кельменці на Буковині) та Кам'янець-Подільський – Іване-Пусте (село за Збручем на Тернопільщині). Всі ці лінії були визнані військовим відомством надзвичайно важливими для постачання військ Південно-Західного фронту, отож, як для найшвидшого їх будівництва за рішенням Ради міністрів товариство Подільської залізниці отримало додаткове кредитування – 20 млн руб. у травні 1916 р. та 10 млн руб. у лютому 1917 р. [19, с.286].

Перше із названих відгалужень товариство Подільської залізниці початково планувало прокласти від Шепетівки до прикордонного містечка Ланівці Кременецького повіту. Проте військове відомство, враховуючи хід бойових дій Першої світової війни та вступ російської армії на територію Галичину, наполягло збудувати лінію до Збаража, аби там вона з'єдналась з тернопільською гілкою Галицької залізниці. Будівництво провели швидкими темпами із залученням залізничних батальйонів, проклали колії спочатку від Шепетівки через Ізяслав до Ланівців (1915), а звідси до Збаража (1916). Так само у 1916 р. швидко (фактично за п'ять місяців) збудували лінії Ярмолинці – Густятин та Кам'янець-Подільський – Ларга [33, с.1-2]. А от лінію до станції Іване-Пусте так і не встигли завершити... Розпочався революційний 1917 рік.

Розвал Російської імперії та події Української революції 1917-1921 рр. призвели до значних змін у діяльності Подільської залізниці. Нестача палива та мастил, руйнація інфраструктури, зношеність рухомого складу, кадровий голод стали головними проблемами у ці роки.

Після захоплення у жовтні 1917 р. більшовиками влади у Петрограді Правління товариства Подільської залізниці, яке перебувало у цьому місті, фактично припинило свою діяльність. Влітку 1918 р. більшовики видали Декрет про націоналізацію залізниць, за яким побачила світ постанова Ради Народних Комісарів «Про ліквідацію приватних залізниць» [10, с.29]. Ці акти узаконили ліквідацію товариства Подільської залізниці у Петрограді.

Натомість, в Україні товариство певний час ще продовжувало свою діяльність. Восени 1917 р. керування справами та більшою частиною магістралі, що йшла українськими землями, перейшло до Управління Подільської залізниці (колишнє управління будівництва), яке перебувало у Києві. У загальних питаннях діяльність Подільської залізниці, як і усіх інших українських залізниць, підпорядковувалась створеному після проголошення УНР Генеральному Секретарству шляхів (з січня 1918 р. – Міністерство шляхів УНР) [15, с.104-108]. З встановленням влади Гетьманату навесні 1918 р. було створене Міністерство шляхів сполучення Української Держави, яке провело

українізацію усіх залізниць, реформувало їх структурні підрозділи та керівний апарат.

Значні зміни настали після приходу до влади Директорії та відновлення УНР. Зважаючи на важкий соціально-економічний та військово-політичний стан УНР, у січні 1919 р. було прийняте рішення про націоналізацію Подільської залізниці. Для врегулювання питань функціонування магістралі Рада народних міністрів УНР 3 березня 1919 р. прийняла Постанову «Про розпорядок керування Подільською залізницею», в якій зазначалось що: по-перше, керування нею покладається на начальника залізниці, який призначається Міністром Шляхів з усіма правами і обов'язками, які належать до начальника державних залізниць; по-друге, вводиться державний контроль діяльності залізниці через спеціально створені органи – Раду правління залізниці та Тимчасову контрольну комісію; по-третє, усі прибутки від експлуатації залізниці будуть поступати до Державної скарбниці [36, арк.11].

Таким чином, на початку 1919 р. товариство Подільської залізниці остаточно припинило свою діяльність, натомість почала функціонувати державна Подільська залізниця. Діяла вона як окреме підприємство надзвичайно короткий час, адже ускладнення військової ситуації на більшовицькому фронті навесні 1919 р. призвело до значних територіальних втрат УНР, і відповідно – до втрати контролю над більшістю шляхів сполучень. Така ситуація змусила у травні 1919 р. підконтрольні українській владі колії та рухомий склад Подільської та Правобережної (колишня Південно-Західна) залізниць об'єднати. Було утворене загальне управління, а сама об'єднана магістраль протягом другої половини 1919 р. мала назву Правобережно-Подільська. В залежності від стану на фронтах змінювалось місце розташування управління (Проскурів, Жмеринка, Кам'янець-Подільський та ін.) та територія, на якій воно виконувало свої керівні функції.

Остаточно завершилось функціонування Подільської залізниці як окремого підприємства навесні 1920 р., коли наказом Міністерства шляхів УНР від 7 травня 1920 р. була створена Ліквідаційна комісія Подільської залізниці. У травні-червні комісія провела остаточну ліквідацію справ колишнього управління Подільської залізниці, про що склала відповідний звіт [37, арк.41 зв.]. Тим часом протягом 1920 р. під час успішного українсько-польського наступу проти більшовиків керівництво усіма залізницями здійснювала Польова дирекція залізниць України.

Незважаючи на короткий строк функціонування товариства Подільської залізниці (1909-1919), його діяльність суттєво вплинула на розвиток окремих регіонів Поділля, Волині та Полісся. Прокладання Подільської залізниці змінила соціально-економічний стан багатьох населених пунктів, які опинились у сфері її впливу як під час будівництва так і під час її дії.

Значення Подільської залізниці для соціально-економічного розвитку населених пунктів важко проаналізувати, адже магістраль була здана в експлуатацію частково напередодні Першої світової війни та частково у перші її роки, і опинившись у прифронтовій смузі, фактично одразу почала працювати здебільше на військові потреби. Разом з тим, суттєвий вплив залізниці на окремі

населені пункти демонструють зміни у історичній топографії міст і містечок, де пролягла залізниця. Ми бачимо чітку залежність напрямку розвитку території міст від трасування магістралі. Як правило, спорудження залізничної станції, розташованої подекуди на досить значній відстані від центру міста, спрямовувало територіальний розвиток такого населеного пункту у свій бік, а в подальшому призводило до зростання всієї площі забудови.

Так, у зв'язку із спорудженням залізничної станції на північно-східній околиці Кам'янця-Подільського, розпочалась активна забудова як Нового Плану, так і привокзальних територій, де були прокладені вулиці, побудовані складські і виробничі приміщення. Все це спрямувало розбудову міста у східному та північно-східному напрямку і згодом значно збільшило його площу [4, арк.12, 51].

Після спорудження залізничної станції і паровозного депо Гречани у передмісті Проскурова (нині – Хмельницький), місто суттєво розширило свої кордони у західному напрямку. До того ж, підприємства залізничної інфраструктури (паровозне депо, залізничні майстерні, вантажна станція) стали одними з найбільших у місті, надавши сотні нових робочих місць.

Містечко Шепетівка, через яке ще 1872 р. пролягла одна із ліній Південно-Західної залізниці, після прокладання Подільської залізниці перетворилось на великий транспортний вузол і згодом отримала усі підстави на міський статус (міський статус був затверджений у 1923 р.). Одночасно територія населеного пункту збільшилася у південно-східному напрямку, де була збудована станція Шепетівка-Подільська.

Так само, побудова паровозного депо і станції Подільської залізниці (Коростень-Подільський), призвела до значного розширення меж Коростеня на північ та формуванню там нової забудови. Давне місто Коростень, яке у XVIII – XIX ст. прийшло у занепад і перетворилось на провінційне містечко, лише завдяки залізниці перетворилося на великий залізничний вузол та отримало поштовх до економічного зростання і відновлення свого міського статусу.

Після закінчення будівництва Подільської залізниці відбулося значне розширення території старовинного міста Новоград-Волинського (нині – Звягель). Вона була спрямована у західному напрямку, де після 1916 р. поблизу залізничної станції виникли торгівельні і промислові зони, були прокладені нові вулиці та сформувались квартали нової забудови. Важливу функцію у розширенні території міста зіграв залізничний металевий міст через річку Случ – тут у майбутньому склалася нова забудова. Сприяла будівництву станції та вокзалу міська управа, яка безоплатно виділила Подільській залізниці велику земельну ділянку площею 60 десятин [9].

Подільська магістраль внесла значні корективи у архітектурно-планувальний розвиток міста давнього міста Старокостянтинова – залізниця пролягла осторонь міста, але у майбутньому цей фактор спричинив напрямок розвитку міського будівництва – на захід, у напрямку до станції.

Таким чином, наявні джерела і матеріали дозволяють дослідити історію будівництва та діяльності Подільської залізниці, відкривають нові сторінки в

історії деяких населених пунктів та регіонів, дозволяють зробити інші акценти їх розвитку на початку ХХ ст.

Список використаних джерел і літератури:

1. Боханов А.Н. Деловая элита России 1914 г. М.: Ин-т российской истории РАН, 1994. 237 с.
2. Весь Петербург на [1894-1917] год: адрес. и справ. кн. г. С.-Петербурга. СПб.: А.С. Суворин, 1894-1917. Ежегод. изд.
3. Держархів Хмельницької обл., ф.233, оп.1, спр.794.
4. Держархів Хмельницької обл., ф.409, оп.1, спр.421.
5. Держархів Хмельницької обл. ф.745. оп.1. спр.1.
6. Єсюнін С.М. Міста Поділля у другій половині ХІХ – на початку ХХ ст.: монографія. Хмельницький: ФОП Мельник А.А., 2015. 336 с.
7. Єсюнін С.М. Транспортне сполучення між містами Поділля: становлення та розвиток у другій половині ХІХ – на початку ХХ ст. // Міста і містечка Поділля від доби Середньовіччя до початку ХХ ст.: матеріали наук. конф. 24-25 верес. 2015 р. / Вінниц. обл. краєзн. музей. Вінниця: Нілан-ЛТД, 2016. С. 242-251.
8. Жизнь Волыни. 1914. 9 февраля.
9. Жизнь Волыни. 1914. 3 июля.
10. Історія залізничного транспорту: Практикум / О.П. Гужва, К.Е. Колісник, О.В. Кравченко, Г.Ф. Арбузов. Харків: УкрДАЗТ, 2012. 74 с.
11. Киевлянин. 1913. 15 мая.
12. Киевлянин 1913. 6 декабря.
13. Киевлянин. 1914. 2 февраля.
14. Киевлянин. 1914. 22 марта.
15. Кудлай О. Народне міністерство шляхів Української Народної Республіки: склад та завдання (1917-1918 рр.) // Український історичний журнал. 2021. №5. С.100-112
16. Краткий очерк деятельности русских железных дорог во вторую отечественную войну. Ч.2. Петроград, 1916. 132 с.
17. Лашкарев Г.А. К вопросу о сооружении железнодорожной магистрали Жлобин – Мозырь – Овруч – Староконстантинов – Каменец–Подольск. СПб.: Тип. М.А. Александрова, 1910. 27 с.
18. Наша Волынь. 1914. 8 марта
19. Особые журналы Совета министров Российской империи. 1909-1917 гг. 1917 год / Федер. архив. агентство, Рос. гос. ист. архив. М.: РОССПЭН, 2009. 303 с.
20. Подолянин. 1910. 14 сентября.
21. Подолянин. 1910. 17 сентября.
22. Подолянин. 1910. 29 октября.
23. Подолянин. 1911. 23 сентября.
24. Подолянин. 1911. 28 сентября
25. Подолянин. 1911. 11 октября.

26. 15Подольянин. 1915. 13 квітня.
27. Подольские Известия. 1913. 18 октября.
28. Полное собрание законов Российской Империи (далі – ПСЗРИ). – Собрание третье. СПб., 1912. Т. XXIX. 1909. №31512.
29. ПСЗРИ. Собрание третье. СПб., 1912. Т. XXIX. 1909. №31514.
30. ПСЗРИ. Собрание третье. СПб., 1913. Т. XXX. 1910. №33903.
31. ПСЗРИ. Собрание третье. СПб., 1915. Т. XXXII. 1912. №38006.
32. Раков В.А. Локомотивы отечественных железных дорог (1845-1955 гг.). 2-е изд.. М.: Транспорт, 1995. 564 с.
33. Центральный государственный исторический архив СССР в Ленинграде. Коллекция № 350: Планы и чертежи по строительству железных дорог и искусственных сооружений, опись 35: Подольская железная дорога, 1888-1916 гг. // РГИА, Санкт-Петербург. 38 с.
34. Центральный государственный исторический архив СССР в Ленинграде. Опись № 94 Документальных материалов железных дорог: Подольской, Покровско-Уральской, Полесских и др. за 1865-1917 гг. // РГИА, Санкт-Петербург. 16 с.
35. Ушаков К. Подготовка военных сообщений России к мировой войне. – Москва, Ленинград, 1928.
36. ЦДАВО, ф.2537, оп.2, спр.8
37. ЦДАВО, ф.2537, оп.2, спр.205
38. ЦДІАУ, ф.91, оп.1, спр.3
39. ЦДІАУ, ф.278, оп.1, спр.351
40. ЦДІАУ, ф.442, оп.660, спр.201
41. ЦДІАУ, ф.692, оп.1, спр.5848
42. ЦДІАУ, ф.693, оп.1, спр.206
43. ЦДІАУ, ф.693, оп.1, спр.1035
44. ЦДІАУ, ф.696, оп.1, спр.302
45. ЦДІАУ, ф. 1085, оп.1, спр.6

М. О. Сльозкін,
аспірант кафедри археології, спеціальних історичних
та правознавчих дисциплін Кам'янець-Подільського
національного університету імені Івана Огієнка,
молодший науковий співробітник Кам'янець-Подільського
державного історичного музею-заповідника

ПІДПРИЄМЛИВІСТЬ ЮДЕЇВ ПРАВОБЕРЕЖНОЇ УКРАЇНИ, ЯК «ФАКТОР НАПРУГИ» НА ПОЧАТКУ ХХ ст.

У публікації схарактеризовано економічну зайнятість єврейського населення Правобережної України на поч. ХХ ст. Юдейська підприємливість розглядається автором у контексті «фактору напруги» міжнаціональних