

УДК 94(477.43/.44):656

Філінюк А. Г.,
доктор історичних наук, професор,
професор кафедри історії України
Кам'янець-Подільського національного
університету імені Івана Огієнка,
академік НАН ВО України

ДО ПИТАННЯ ПРО ШЛЯХИ СПОЛУЧЕННЯ В СУСПІЛЬНИХ ТРАНСФОРМАЦІЯХ НА ПОДІЛЛІ НАПРИКІНЦІ XVIII – НА ПОЧАТКУ XX ст.

У статті висвітлюються місце і роль шляхів сполучення в суспільних трансформаціях на Поділлі наприкінці XVIII – на початку XX ст. Акцентується увага на істотних змінах у краї після його приєднання до складу Російської держави та інкорпораційних заходах російського самодержавства, які спричинили переорієнтацію існуючих на його теренах за часів Речі Посполитої доріг та їх нових південних напрямків в інтересах імперії. Відзначаються істотні інфраструктурні зміни в системі шляхових сполучень Подільської губернії завдяки прокладенню нових суходільних маршрутів, спорудження частини доріг із твердим покриттям, усуненню порогів і створенню низки пристаней на р. Дністер, розбудови та дедалі активнішого застосуванню залізниць для вантажних і пасажирських перевезень. Підкреслюється взаємозв'язок змін шляхів сполучення з суспільними трансформаціями, зокрема розвитком економіки, внутрішньої та зовнішньої торгівлі.

Ключові слова: Поділля, суспільні трансформації, шляхи сполучення, залізниця, тенденції, функціонування.

Для сучасного постіндустріального суспільства властивим є наявність стрімких трансформацій у багатьох сферах, зокрема й у системі комунікацій, особливо мережі та якості покриття шляхів сполучення. В інтерпретації українського соціолога О. Доленкова, соціальна трансформація обумовлена зовнішніми чинниками та внутрішньою необхідністю поступова, але водночас радикальна й відносно швидка зміна соціальної природи суспільства. Трансформаційні зміни настають у суспільстві тоді, коли наявна система втрачає сталість і стабільність й вступає

в період нерівномірних взаємодій, починає відчувати внутрішні та зовнішні зміни, тиск, сума напруги яких у певний момент може перевищити припустимий для неї максимум [10, с. 228].

У вітчизняній науковій літературі поняття «трансформація» розглядається як «історично зумовлений процес подолання суспільних, політичних і структурних суперечностей і проблем певної системи шляхом її виходу за рамки власної соціальної організації, що передбачає кардинальну зміну напрямів її розвитку, способу мислення на рівні всього суспільства, характеру діяльності його суб'єктів» [30, с. 10-11]. Специфіка соціальних трансформацій XVIII–XIX ст. полягала в утвердженні у суспільстві принципово нових ідей, здатних виступати енергійним каталізатором радикалізації суспільної свідомості. Суспільні трансформації на Поділлі і загалом в українських землях цього періоду відбувалися переважно під впливом зовнішніх чинників й відзначалися різноспрямованістю. чинником національної самоідентифікації став розвиток української мови. Водночас це період промислово-технічної модернізації, національного відродження, динамічної політизації визвольного руху, що мав важливе значення для народження та існування незалежної Української держави наприкінці XX – початку XXI ст. Трансформаційні процеси модерної доби мали безпрецедентний всеохоплюючий характер. Вони охопили і шляхи сполучення Поділля, посиливши їх роль у суспільних перетвореннях.

Вивчаючи тему дослідження, ми виходимо з того, що наприкінці XVIII – на початку XX ст. Україна, особливо її правобережна частина, зокрема Поділля, і Росія представляли два різних світи, які перебували на двох різних цивілізаційних і часових полюсах, в абсолютно іншій політичній і моральній ментальності. Як відомо, за другим (1793 р.) і третім (1795 р.) поділами Речі Посполитої та анексією Правобережжя, чільне місце в якій посідало Поділля, російське самодержавство завершило першу фазу експансіоністського курсу щодо України. За першим поділом Речі Посполитої (1772 р.) це саме зробила Австрія стосовно західного Поділля [32, с. 153]. Наступною стала інкорпорація суспільного життя в імперський організм Росії шляхом насадження існуючих імперських інституцій під зверхність царизму. «Інкорпорація українських земель супроводжувалася нівелюванням

особливостей їх територіально-адміністративного устрою, форм самоуправління, усталених судових інстанцій тощо» [24, с. 109].

У зв'язку з насильницьким приєднанням до Російської імперії, суспільне життя Поділля і загалом Правобережної України відбувалося головним чином під впливом силових російських чинників та її власного, євразійського світу [37, с. 7]. Самодержавство насаджувало в регіоні тоталітарний режим і консервативну потестарну форму соціальної організації – кріпосницький лад, який перебував у глибокій хронічній кризі та знаходився напередодні свого падіння [31, с. 83]. Це, з одного боку, посилювало політичну, економічну, соціальну й загалом цивілізаційну залежність краю від Росії; з іншого – гальмувало його прогресивний поступ. У трансформаційних процесах чільне місце стали відігравати шляхи сполучення Подільської губернії. Якщо з остаточним включенням Лівобережної України Росія розпочала входження в політичну систему європейських держав з її особливим типом і властивими темпами науково-технічного, соціально-економічного та релігійно-культурного розвитку, то з приєднанням Правобережжя цей процес істотно посилювався і набув системного характеру. Саме через українські землі Санкт-Петербург налагодив безпосередні контакти з Європою, забезпечив повну безпеку кордонів держави та відкрив нові простори для колонізації [33, с. 57].

Мета даного дослідження полягає в розкритті впливів і чинників, які спричинили тенденції та характер трансформаційних перетворень або змін форм, вигляду, істотних властивостей у розвитку й функціонуванні шляхів сполучення Подільського краю і їх місця в суспільному житті населення.

Поділи та ліквідація Речі Посполитої загальмували процеси модернізації на кілька поколінь й спричинили зупинення економічного поступу, який намітився між першим і другим поділами, а впродовж XIX ст. – та розрив ефективних економічних зв'язків між регіонами, що опинилися в різних державах [26]. Для забезпечення управління новими українськими землями царизму потрібно було сформувати належну систему доріг й поштового забезпечення, яке було налагоджене і функціонувало ще до анексії та приєднання регіону до складу Російської імперії [35, с. 1259]. Зокрема, наприкінці XVIII ст. в краї функціонувало чотири

головних і п'ять побічних поштових доріг [14, с. 76]. Проте існуючі на Поділлі шляхи сполучення були спрямовані на захід. Загалом у першій половині XIX ст. на теренах України функціонувало близько 30 основних маршрутів українського транзиту. Серед них було три найголовніших, які функціонували з давніх часів: «західноєвропейський» транзит, що зв'язував Західну Європу через Галичину з Чорним морем (Одеса – Лейпциг та ін.); «російський транзит», який зв'язував із Європою, Близьким Сходом міста Центральної Росії (Москва – Одеса, Москва – Таганрог, Москва – Феодосія та ін.) і «польський транзит» (Варшава – Одеса тощо) [13, с. 45-50, 67, 68].

Характер, рівень і специфіка розвитку шляхів сполучення – своєрідних «кровоносних судин» суспільно-політичного, соціально-економічного та культурного життя будь-якого народу чи окремої групи населення [5, с. 21], як й загалом комунікацій і транспорту, визначалися багатьма чинниками. По-перше, зацікавленістю царизму в залученні великого українського регіону в сферу загальноросійських внутрішніх і зовнішніх торговельних зв'язків. По-друге, саме губернії Правобережжя були перетворені в з'єднувальну ланку торгівлі Росії з європейськими державами. По-третє, дедалі більшим зростанням обсягів товарної продукції сільськогосподарського та промислового виробництва, що викликало потребу її перевезення як у середині, так і за межами імперії. По-четверте, виняткова роль належала переорієнтації зовнішньої торгівлі через чорноморські порти, більшість яких знаходилася в Україні [34, с. 130-131]. Тут наголосимо, що розвиток шляхів сполучення в Подільській губернії і загалом Правобережній Україні на існуючій за Речі Посполитої мережі, коли майже через кожний більш-менш значний населений пункт, особливо міста та містечка проходило кілька торговельних доріг, котрими доставлялися вантажі на ярмарки і з ярмарок.

Для зміни ситуації на користь Росії, її уряд вжив низку заходів. Зокрема, направив на адресу губернаторів низку імператорських указів, розпоряджень, рішень і настанов з підтримки шляхів сполучення в належному стані, передусім мостів і переправ та поступового переорієнтування їх напрямів у бік Москви та Санкт-Петербургу. В числі пріоритетних було визначено за-

безпечення прямого сполучення з Одеським портом, заснування пошти між Санкт-Петербургом і Константинополем від 6 вересня 1795 р. – про облаштування і функціонування поштового сполучення [15, с. 764-771], про утворення і функціонування губернських, міських, прикордонних і портових контор, повітових й міських поштових експедицій [16, с. 620-621]. Винятково важливими стали укази від 4 серпня 1805 р. про зміну дороги в Подільській губернії для Одеського транзиту [17, с. 1153] та від 20 листопада 1809 р. про управління сухопутним і річковим сполученням [18, с. 1305-1139]. Останнім документом шляхи сполучення Поділля і всього Правобережжя віднесли до п'ятого округу. Якщо в першому випадку ставилось завдання забезпечити поштовий зв'язок столиці Росії Санкт-Петербургу з багатьма містами, в тому числі правобережними – Києвом, Вінницею, Брацлавом, Тульчином і Ямполем, то в другому – зберегти для користі торгівлі поштове сполучення з Херсоном, Миколаєвом, Вознесенськом і іншими містами. Втім, в указі не йшлося ні про якість доріг, ні про заходи для їх поліпшення. Всі вимоги і заходи зводилися до утримання в справності сухопутних доріг і водних шляхів й переправ на Дністрі для надійного поштового зв'язку та виконання військово-стратегічних завдань [38, арк. 3-18; 40, арк. 2-26; 44, арк. 4-12; 48, арк. 4-28; 49, арк. 2-130].

25 листопада 1804 р. Олександр I ухвалив окремий нормативно-правовий акт «Про дороги, призначені для Одеського транзитного торгу» [17, с. 711-712]. Він супроводжувався Розписом доріг для транзитного пересування від м. Одеси в Молдавію, Валахію, Австрію і Пруссію, а також Дністром та Огінським каналом. Важливо, що в ньому не тільки названі дороги в Подільській губернії, які функціонували на початку XIX ст., але і їх чітке призначення. В 1816 р. вперше всі дороги були поділені за ступенем важливості на чотири розряди, а для покриття витрат на побудову доріг був встановлений особливий збір по 25 коп. із кожної ревізької душі та по 5 % зі сплачуваних податків купців. Відповідно до вимог «Положення про транзитний торг від європейського кордону до Одеси» [19, с. 449-457], затвердженого імператором 14 серпня 1818 р., змін зазнали список митниць, митні збори на товари та розпис доріг для транзитних товарів.

У 1833 р. в губернії стали чинними «Основні правила про облаштування і утримання доріг у державі» [20, с. 180-183], згідно з якими всі дороги поділили на п'ять класів: 1) головних сполучень чи державні; 2) великих сполучень; 3) звичайних поштових сполучень із губерній в губернії; 4) повітових поштових і торговельних сполучень і 5) сільські і польові. Першокласні дороги (ширина 60 сажнів) і деякі з доріг другого та третього класів належали до центрального управління, які в перспективі мали перетворити в шосе. Для побудови й утримання доріг другого, третього і четвертого класів (ширина 30 сажнів) були засновані губернські будівельні і дорожні комісії, а також повітові дорожні комісії. Кожну з них поділили на ділянки й закріпили за населенням помість, якими вони пролягали. Крім того, було унормовано їх фінансування, обслуговування та експлуатацію. «Статутом шляхів сполучення» від 2 липня 1843 р. дороги Подільської губернії були віднесені до десятого округу. За технічним станом доріг і спорудженням нових мостів здійснювали нагляд земські справники і начальники місцевої поліції [8, арк. 4, 6, 15, 21, 22, 85, 131, 135].

Ознайомлення з військово-статистичним оглядом Подільської губернії за 1849 р. [3, с. 56-65] засвідчує, що в краї, поряд із поштовими дорогами, функціонували 13 торговельних, воєнні дороги та чотири чумацькі тракти. Дорога від Києва до Жванця протяжністю у 417 верст вважалася найважливішою зі стратегічних шляхів як з боку Австрії, так і Туреччини, оскільки на ній знаходилися всі важливі географічні пункти південного краю. Більшість чумацьких шляхів проходила в південному напрямку, з'єднуючи внутрішні регіони України з узбережжями Чорного та Азовського морів [22, с. 583]. Загалом у краї існували дві системи доріг для перевезення зерна в Одесу – по правому та лівому берегах Південного Бугу: тракт від Умані на Головинівськ та Ольвіопіль чи Криве Озеро завдовжки 656 верст був дуже незручним, оскільки проходив переважно чорноземами, які розкисали від дощів. У сухий час він був зритий коліями та вибоїнами від безперервного руху чумацьких обозів; тракт завдовжки 140 верст від Липовця на Гранів, Джулинку, Фощевату, Саврань, Криве Озеро, а від нього йшло три відгалуження: Гранів – Бершадь – Балта; Сугутів – Піщана; Саврань – Гвоздовка,

завдяки яким більш рівномірно розподіляв чумаків і вів їх до одного пункту – Одеси; третій чумацький шлях уздовж правого берега Південного Бугу функціонував із Вінниці через Немирів, Брацлав, Деснівку до Балти. Перша його половина співпадала з поштовим шляхом і була зручною та доглянутою. Інша, від Брацлава до Балти протяжністю у 119 верст проходила переважно чорноземами, була вузькою та звивистою, а після дощів ще й непроїжджою. Шпаків шлях був головним чумацьким трактом Поділля, який починався поблизу с. Бірзули і закінчувався біля м. Чорного Острова, а в Рахнах Польових перетинав Брацлавську поштову дорогу, прямуючи на Княжі Корчми, Попеляську Слободу, Кодиму та Балту [3, с. 58-59; 28, с. 546].

Важливими були Чорний чумацький шлях і його розгалуження – Кучманський, який проходив від Торговиці повз Умань і зливався з північною гілкою в районі витoku Гірського Тікача. Перший пролягав межиріччям Дністра та Південного Бугу в північно-західному та західному напрямках повз Погребище, Піків, Уланів, Хмільник, Стару Синяву та Старокостянтинів. Біля витоків річок Південний Буг і Случ на Авратинській височині, тобто поблизу Чорного Острова [21, с. 545], обидва шляхи знову з'єднувалися в один, який прямував на захід повз Збараж у напрямку Львова. Відгалуження Чорного шляху вели на Київщину та Волинь [4, с. 560].

Головний поштовий тракт, який водночас служив головним засобом сполучення і головною торговельною артерією, оскільки був прокладений по самій зручній місцевості і з'єднував між собою самі віддалені поселення, пролягав від Кам'янця-Подільського у бік Бендер та Аккермана й мав близько 200 побудованих досить міцно мостів [3, с. 62-63]. У 30–40-х рр. і найбільше з другої половини ХІХ ст. виробилась своєрідна технологія їх будівництва. Пріоритетом виділялися мости на військово-етапних дорогах, як важливі об'єкти державного значення. Будували їх за екстреної необхідності на основі рішень губернського правління та за передбачені кошторисом і виділені гроші [46, арк. 3, 11, 23, 29, 30, 31]. Обов'язковим було встановлення на дорогах стовпів із вказівниками й надписами кордонів повітів, губерній із зображення їх гербів, зазначенням на них назв населених пунктів тощо. По боках вздовж доріг на відстані

2 сажнів висаджували липи, ясені, берези, тополі, верби. Як правило, найбільше робіт із облаштування доріг виконували селяни після посівної і восени після жнив [9, арк. 228-229].

На початку 30-х рр. XIX ст. в числі першочергових облаштовували прикордонні дороги для роз'їздів митної сторожі. З цією метою на спеціально виділені кошти будували мости, насипи і греблі, вирубували ліси, обладнували канали, вирівнювали гористі місця і круті горби, зносили будівлі, вилучали під дороги посівні землі і навіть городи. Будівництво цих доріг нерідко наштовхувалося на спротив поміщиків, оскільки справа стосувалася їх власності. В таких випадках відбувалися тривалі перемовини для пошуку компромісів і пошук можливостей для фінансової компенсації. Часом доходило до зіткнень і побоїв [42, арк. 3, 6, 19, 24, 29, 33]. Понад шість років – із 18 жовтня 1836 до 29 січня 1843 р. тривало формування поштового тракту від Кам'янця-Подільського до Гусятина: через села Жердя та Кугаївці протяжністю 54-х версти. Подібне було і при прокладенні поштової дороги від м. Махнівки до м. Вінниці в 1847–1860 рр. [51, арк. 1-180]. Воно гальмувалося через те, що його прокладали по землі, на якій вирощувались сільсько-господарські культури. Тож слід було погодити з поміщиками питання компенсації виробничих втрат [42, арк. 69]. Мала місце і практика, коли на прохання поміщиків відкривали нові тракти. Так було в 1847–1860 рр. із будівництвом поштового тракту від м. Малинівка до м. Вінниці через помістя І. Собещанського [39, арк. 1-41]. Ці питання швидше вирішувалися, якщо було зацікавлене військове начальство [50, арк. 1-84; 53, арк. 1-5]. Втім, стали більше використовувати поштові дороги Поділля для торговельних сполучень, а вся їх мережа сприяла переорієнтації зовнішньої торгівлі в напрямку західних кордонів і Чорного моря.

Збір коштів для спорудження шосе з Києва через Житомир, Бердичів, Кам'янець-Подільський у Жванець протяжністю у 417 верст розпочався в 1847 р. Наступного року воно було частково прокладене поштовими і торговельними трактами [34, с. 132]. У 1873 р. вперше питання про потребу розпочати облаштування шосе від станції залізничної дороги в Проскурові через Кам'янець-Подільський до австрійського кордону,

де функціонували митний і прикордонний пости на державному кордоні з Австро-Угорщиною, предметно порушив подільський губернатор. Він мотивував це тим, що літом після сильних дощів, восени та зимою постійно зв'язок ґрунтовими дорогами був дуже складним і навіть неможливим. Посадовець вважав за необхідне залучити до цього як гроші місцевого населення, так і позики [45, арк. 63]. На потреби будівництва шляху наполягало і місцеве населення, звертаючись у різні інстанції з численними клопотаннями та проханнями. Прокладенню шосе передувала тривала робота над виготовленням проекту і всієї технічної документації, що завершилася наприкінці 1886 р. Після цього вирішувалося питання про відведення під дорогу значної кількості приватної землі та відшкодування її вартості. Зрештою, влітку 1887 р. було розпочате будівництво довгоочікуваного шосе від Проскурова до Кам'янець-Подільського, що склало понад 115 км [36, с. 50, 51], а було побудовано та здано у експлуатацію в 1892 р. [25, с. 232].

У досліджуваний період змін поступових зазнало сполучення по р. Дністер, яка була другою за величиною в регіоні. З початку XIX ст. на ній намітилося поживавлення торговельно-транспортної діяльності завдяки збільшенню кількості суден і плотів, якими сплавливали ліс. Але у 1808 р. судноплавство на річці повністю припинилося. Для відправлення зростаючих обсягів хліба в Одесу водним шляхом потрібно було з'єднати Дністер з її портом. Вперше цю ідею обговорили у 1817 р. на дворянському з'їзді Подільської губернії. Однак предметно над цим стали працювати лише з 1823 р. Оскільки за підрахунками, реалізація розроблених проектів каналу від Дубоссар до Одеси та від Маяк до Одеси виявилась надто дорогою, почали обмірковувати проект усунення існуючих на Дністрі порогів поблизу м Ямполя. Слаборозвинутість річкового сполучення компенсувалась чумацьким промислом, як дешевшим і вигіднішим видом перевезення більшості товарів, котрі вироблялись на Поділлі [2, с. 72]. У 1840 р. регулярну навігацію між Ольвіополем та Аккерманом у Дністровському лимані було налагоджено з допомогою пароплава «Воронцов». Упродовж 1847–1851 рр. р. Дністер курсував, виписаний з Англії 40-сильний «Луба» пароплав-буксир подільського поміщика, полковника Луба [34,

с. 141]. З 1852 р. були налагоджені регулярні рейси між Вознесенським і Миколаєвом. Справжній прорив у розвитку річкового сполучення відбувся вже в другій половині XIX ст. У 1862 р. на Дністрі було задіяно 362 судна і 616 плотів, якими перевозили вантажі на 416 тис. крб. Вже у 1864 р. їх вартість складала 1,3 млн. крб., а в 1899 р. ці обсяги зросли до 4,3 млн крб [11, с. 147]. Якщо у 1820 р. з Подільської губернії весь обсяг хліба перевозився в Одесу гужовим транспортом, то у 1858–1862 рр. сухопутна доставка скоротилася до 68 %. Решта хліба перевозилася Дністром [27, с. 64]. Найважливіші пристані були обладнані в Могилів-Подільському, Ямполі, Старій Ушиці, до яких суходолом доставлялися товари для подальшого транспортування річкою [11, с. 149].

Починаючи з середини 50-х рр. XIX ст., підвищений інтерес до розвитку залізничних шляхів на території Подільської губернії стали виявляти уряд і військове відомство, оскільки вважалось, що відсутність шляхів сполучення між центром і чорноморським півднем була однією з причин поразки Росії у Кримській війні. Однак верх взяли комерційні інтереси [1, с. 205], адже «орієнтація на товарне виробництво диктувала необхідність розвитку мережі шляхів сполучення» [24, с. 139]. Хоча це не означало, що питання залізничного сполучення не перебувало в сфері інтересів російської держави. Феноменальне зростання сільськогосподарського виробництва в краї та його ролі в міжнародній торгівлі Росії й спричинило логіку змін в інфраструктурі шляхів сполучення.

На відміну від порівняно прискореного будівництва залізничних магістралей у промислово розвинених регіонах України, на Поділлі воно відбувалося переважно епізодично. У 1863–1865 рр. була введена в експлуатацію Одесько-Балтська залізниця протяжністю в 293 версти, завдяки чому Балта перетворилась у значний торговельний центр губернії [2, с. 72]; в 1870 р. – Києво-Балтська вітка залізниці довжиною 440 верст, побудована акціонерним товариством «Деврієр і К⁰» на чолі з французьким підприємцем Фільолем. Вона зв'язала райони зернового і цукрового виробництва з Одеським морським портом. Одночасно ця лінія відповідала військово-стратегічним інтересам самодержавства [11, с. 152]. Проте загалом її вигода-

ми користувалася обмежена кількість населення [43, арк. 62]. Наступного року було прокладено вітку залізниці від станції Жмеринка через Проскурів до Волочиська, з'єднавши Поділля із залізничною мережею Західної Європи. В серпні 1892 р. було збудовано залізницю Жмеринка – Могилів-Подільський й до початку грудня 1893 р.: Могилів-Подільський – Окниця – Новоселиця, а наприкінці XIX ст. в цих містах збудували станції та вокзали [11, с. 155]. Ці лінії стали кістяком первинної залізничної мережі як Поділля, так загалом Правобережної України, призначеної для доставки хліба у внутрішні регіони імперії й на експорт [12, с. 235]. Так Подільська губернія за насиченістю залізничними шляхами посіла одне з перших місць в імперії [6, с. 125]. Водночас Балта, Жмеринка і Козятин перетворилися в потужні залізничні вузли. Розбудова залізничної мережі спричинила справжній переворот у вантажних, а пізніше й пасажирських перевезеннях. Це спричинило позитивні зрушення у торгівлі – було відкрито шляхи до збуту місцевих виробів для населення Подільської та інших губерній Правобережжя, що сприяло їх подальшому розвитку. Одеська залізниця, що перетинала вздовж Подільську губернію, забезпечувала збут товарів на південь. Києво-Балтська залізниця відкрила шлях на північ. Велику роль у перевезенні збіжжя відігравала магістраль Козятин – Млава – Граєво і Козятин – Одеса. З цього регіону хлібні вантажі до чорноморських портів надходили в середньому за 3 дні, в Царство Польське – за 4–5 днів, у Лібаву – за 6, у Данціг і Кенігсберг – за 7–8 днів. Тому в 1900 р. вивіз подільського хліба в Одеський порт склав 5989 тис. пудів або 95,9 %, у Санкт-Петербург – 211 тис. пудів (3,4 %), в Лібаву – 29 тис. пудів (0,5 %) і в Ригу – 17 тис. пудів (0,2 %) (23, с. 603, 604).

Ідея спорудження залізниці до Кам'янця стала предметом розгляду міської управи Кам'янця-Подільського на початку 1883 р., однак не вдалося знайти на це кошти. Як виявилось, реалізація цих проектів поки що не стала частиною державних планів Російської імперії. Тому ініціативу взяв на себе приватний капітал. Було мало охочих інвестувати в будівництво залізничної колії. Акціонери на зборах затвердили масштабний проект будівництва залізничної колії від Кам'янця через Проскурів, Шепетівку, Коростень до білоруського Жлобина для

реалізації в два етапи. На першому мали побудувати першу лінію Кам'янець – Проскурів – Шепетівка, однак і після виділення коштів її будівництво не розпочалося. Звістка про початок будівництва лінії Проскурів – Кам'янець у 1896 р. викликала надзвичайне пожвавлення в місті та регіоні. Зокрема, надійшли пропозиції на спорудження механічного та цукрового заводів, влаштування водогону, каналізації, електрики тощо [6, с. 125]. На чергову ініціативу подільського губернатора М. Семенякіна Департамент шляхів сполучення лише весною 1897 р. ухвалив позитивне рішення. В жовтні 1898 р. управління Південно-Західної залізниці для уточнення вартості будівництва відрядило комерційних агентів Г. Радзевича та В. Гогоцького [36, с. 53]. Але й на цей раз будівництво було відкладено. Натомість з ініціативи Гайсинської міської думи та управи було отримано дозвіл на відкриття в 12 верстах від міста полустанку і будівництва до нього шосе. Зрештою, завдяки цьому вдалося до літа 1900 р. прокласти вузькоколіяку Калинівка – Гайсин – Гайворон довжиною з відгалуженнями 225 верст й відкрити в Гайсині товарно-пасажирську станцію [11, с. 156].

Лише після тривалого листування і наполягань подільського губернатора в 1909 р. було отримано дозвіл на створення акціонерного товариства Подільської залізниці. З'явилися заповзятливі люди і в тому ж році була створена компанія «Подільська залізниця». Концесіонери схвалили статут товариства, а 21 вересня 1909 р. його затвердив урядовий Сенат. Головою компанії став московський мільйонер-мануфактурник В. Яскунінський. До складу правління увійшли впливовий петербурзький військовий – морський офіцер К. Юндерс, військовий інженер О. Лебедев, подільський і волинський поміщики П. Александров, К. Вайдл, І. Маковський, Г. Станішевський, а також проскурівський нотаріус Л. Мандельстам. Основний капітал компанії сформували на основі випуску акцій на 3,5 млн рублів і розподілу гарантованих урядом 4,5 % облігацій на 20 майже млн крб. Керував будівництвом дороги досвідчений інженер В. Тимофеев.

Безпосереднє будівництво залізничної колії почалося в серпні 1909 р. Однак воно відбувалося повільно. Подільські поміщики, особливо сільські та буржуазні товариства, завдяки

яким передбачалося прокласти шлях, не поспішали викупляти акції товариства і вступити в частку. Тому залізниця виявилася такою звивистою. Так, міщани і купці Дунаєвець відмовилися брати участь у будівництві колії і залізничну станцію Дунаївці проклали в двох десятках кілометрів від міста. В березні 1914 р. було зведено вокзал і відкрито регулярне сполучення Кам'янець-Подільський – Проскурів [11, с. 158].

Дороги Поділля, як і всього Правобережжя, постійно використовувались під воєнні цілі: ними переправляли російські війська на війну та з війни, рекрутів у пункти призначення для проходження служби а також супроводжували арештантів до місць відбування покарань. Під ці цілі вони були вже добре адаптовані з 60-х рр. XVIII ст. Передусім, особлива увага зверталася на воєнні дороги, де були військові поселення, не лише на їх кількість, а й зручності в стратегічному і тактичному відношенні. Маршрути переміщення військ визначав особисто шеф жандармів, командувач головною квартирою генерал-ад'ютант Бенкендорф і направляв міністру внутрішніх справ для контролю [52, арк. 61]. Навіть враховувалось, що за складних погодних умов неважко змінити маршрути доріг, хоча це певною мірою могло дещо ускладнити воєнні дії [3, с. 55]. За розпорядженням Київського коменданта генерал-майора Аракчеева з доріг були утворені етапи для забезпечення продовольством 1-ої армії у Липовці, Брацлаві, Могилеві і Балті. В кожному етапі були облаштовані великі провіантські магазини чи склади, а через кожні 14 верст – великі госпіталі. По таких воєнних дорогах направляли рекрутські партії у військові частини та гарнізони. Ними також переправляли військовополонених [41, арк. 1-5, 8, 9, 13, 163в, 30].

Цими шляхами і не тільки ними в Подільській губернії формували російські війська на основі рекрутської повинності. Рекрутів набирали з числа кріпаків й відправляли служити здебільшого у найближчі гарнізони [47, арк. 17-19]. Для цього щорічно складали розписи формування рекрутами полків, корпусів, польових, прикордонних і внутрішніх гарнізонних батальйонів, а виконання наборів забезпечували близько 1300 обер-офіцерів, унтер-офіцерів і рядових військовиків [29, с. 258-268]. Воєнними дорогами Поділля переміщувалися постійно регулярні війська в райони бойових дій або повернення

з них, у місця проведення військових навчань і навпаки, а також підрозділи внутрішньої охорони, караульної і конвойної служби, пізніше, з 60-х рр. XIX ст. – губернські батальйони, повітові, етапні та конвойні команди. Найбільше скупчення російських військ спостерігалось на теренах Подільської губернії, передусім на військових шляхах, у зв'язку з австро-італо-французькою війною 1859 р., коли після Кримської війни взаємини між Росією і Францією стали налагоджуватися й на основі договору про дружній нейтралітет із Францією (який по суті відкривав можливості останній розгромити Австрію) потрібно було зосередити на кордоні з Австрією чотири армійських корпуси, щоб скувати частину її військ на сході держави і цим самим відплатити їй за зраду під час Кримської війни [7, с. 119].

В результаті якісних перетворень в інфраструктурі шляхів сполучення, передусім завдяки розбудові залізничної мережі і дедалі більшому залученню суден, швидко зростала частка вантажоперевезень по залізниці та по р. Дністер. Це змінило роль чумацьких трактів як торгово-візницьких шляхів, спричинило поступове спрямування їх до залізничних станцій і річкових пристаней, а також скорочення частки чумацького транспортування експортного хліба до Одеського порту. В 40–50-х рр. Подільська і Київська губернії давали вже тільки близько 50 % експортного хліба, а на кінець 50-х рр. їх питома вага у вивозі скоротилась до 40 %. Така тенденція була пов'язана не скороченням обсягів виробництва та відправкою на експорт хліба, а з розширенням зернового господарства на півдні України. В 50-х рр. більша частина хліба надходила до Одеси з території, розташованої до 200–300 км від міста, а в роки високого вивозу північна межа цього району становила до 450 км. З наближенням району виробництва хліба на експорт до портів зростала доставка його власниками своїм транспортом [28, с. 64].

Таким чином, зміни в формуванні системи шляхів сполучення на Поділлі й загалом у Правобережній Україні впродовж кінця XVIII – початку XX ст. відбувалися за російськими вимогами і стандартами та виступали засобом інтеграції в державний організм Російської імперії і самодержавного впливу як на господарський, так і на суспільно-політичний розвиток і геополітичне становище краю. Це відображало сутність регіональних

процесів, а також перетворення адміністративно-територіального, військово-колонізаційного характеру в напрямку окраїни Росії. Сухопутні та річкові шляхи Поділля, сполучені з Чорним і Азовським морями, розвивалися одночасно й формували як більш зручні можливості для торгівлі, так і єдину національно-територіальну цілісність України. Починаючи з 70-х рр. XIX ст., питома вага в інфраструктурі шляхового забезпечення стала істотно змінюватися на користь принципово новим видам – залізниці, шосе та річковому сполученню. З того часу суходільні дороги без твердого покриття, хоч і повільно, стали поступатися шосейним шляхам. Виступаючи чинниками колоніального визиску та національного пригнічення, зміни в шляховому сполученні одночасно творили основу для перетворення регіональної в складову національної економіки України.

Список використаних джерел і літератури:

1. Агієнко І. Формування мережі залізниць на Українських землях у XIX сторіччі: хронологічні орієнтири. *Краєзнавство*. 2011. № 4. С. 204–209.
2. Богатчук С. С. Роль залізничного транспорту в економічному піднесенні Подільського краю в XIX – на початку XX ст. *Наукові записки Вінницького державного педагогічного університету ім. М. Коцюбинського*. Вип. II. Серія: Історія: Збірник наукових праць. Вінниця, 2000. С. 70–73.
3. Военно-статистическое обозрение Российской империи. Издаваемое по высочайшему повелению при 1-ом отделении департамента Генерального штаба. В Т. X. Ч. 3: Подольская губерния. Санкт-Петербург : Тип. Департамента Генерального штаба, 1849. 284 с.
4. Гедзь Т. М. Чорний шлях. *Енциклопедія історії України: Т. 10: Т–Я*. Київ : Наук. думка, 2013. С. 559–560.
5. Глушко М. Шляхи сполучення і транспортні засоби в українських Карпатах другої половини XIX – початку XX ст. Київ : Наук. думка, 1993. 226 с.
6. Гуменюк А. О. Вплив розквіту транспортної системи у Правобережній Україні на урбанізаційні процеси (60–90-ті рр. XIX ст. *Наукові праці Кам'янець-Подільського державного*

- педагогічного університету: історичні науки.* Кам'янець-Подільський : Оіюм, 2003. Т. 11. С. 121–127.
7. Двухсотлетие Военного министерства. 1802–2002 гг. *Очерки истории Военного министерства.* Москва : РИЦ ГШ ВС РФ, 2003.
 8. Держархів Хмельницької області, ф. 33, оп. 1, спр. 222, 138 арк.
 9. Держархів Хмельницької області, ф. 228, оп. 1, спр. 45, Т. 2, 598 арк.
 10. Долженков О. О. Україна – Білорусь : Досвід політичної трансформації: монографія. Одеса : Астропринт, 2003. 264 с.
 11. Єсюнін С. Міста Поділля у другій половині XIX – на початку XX ст.: монографія. Хмельницький : ФОП Мельник А. А., 2015. 336 с.
 12. Кульчицький С. В. Залізничне будівництво в Україні 19 – початку 20 століть. *Енциклопедія історії України: В 5 т. Т. 3: Е – Й.* Київ : Наук. думка, 2005. С. 235–239.
 13. Оглоблин О. П. Нариси з історії капіталізму на Україні. Харків, 1931. 234 с.
 14. Описи Подільської губернії кінця XVIII – початку XIX ст. Кам'янець-Подільський : Аксіома, 2011. 124 с.
 15. Полное собрание законов Российской империи. (Далі – ПСЗРИ-1). Т. 23. 1789– 6 ноября 1796. Санкт-Петербург, 1830. 1179 с.
 16. ПСЗРИ-1. Т. 25. 1798–1799. Санкт-Петербург, 1830. 872 с.
 17. ПСЗРИ-1. Т. 28. 1804–1805. Санкт-Петербург, 1830. 1349 с.
 18. ПСЗРИ-1. Т. 30. 1808–1809. Санкт-Петербург, 1830. 1408 с.
 19. ПСЗРИ-1. Т. 35. 1818. Санкт-Петербург, 1830. 572 с.
 20. ПСЗРИ-2. Т. 8. Санкт-Петербург, 1834. 832 с.
 21. Пришляк В. В. Кучманський шлях. *Енциклопедія історії України: Т. 5: Кон – Кю.* Київ : Наук. думка, 2008. С. 545.
 22. Проскурова С. В. Чумацтво. *Енциклопедія історії України: Т. 10: Т–Я* Київ : Наук. думка, 2013. С. 582–583.
 23. Реєнт О. П. Соціально-економічні та політичні трансформації в Україні (кінець XVIII – перші десятиліття XX століття). У 2-х кн. Кн. 1. Київ : Ін-т історії України, 2021. 846 с.
 24. Реєнт О. П. Україна в імперську добу (XIX – початок XX ст.). Київ : Інститут історії України НАН України, 2003. 340 с.

25. Сецинский Е. Город Каменец-Подольский. Историческое описание. Киев : Тип. С. В. Кульженко, 1895. 247 с.
26. Скавронек Є. Поділи Польщі на тлі Європи. URL: <https://www.ji.lviv.ua/n10texts/skowronek.htm>.
27. Слабеев І. З історії первісного нагромадження капіталу на Україні (Чумацький промисел і його роль у соціально-економічному розвитку України XVIII – першої половини XIX ст.). Київ : Наук. думка, 1964. 140 с.
28. Старинные тракты, или дороги в Южной России. *Киевская старина*. 1882. Июнь. С. 443–546.
29. Столетие военного министерства 1802–1902. Главный штаб. Исторический очерк. Комплектование вооруженных сил России до 1902 г. Ч. I. Кн. I. Санкт-Петербург : Тип. «Бережливость», 1902. 317 с.
30. Суспільно-політичні трансформації в Україні: від задумів до реалій. Київ : Парлам. вид-во, 2009. 535 с.
31. Філінюк А. Г. Особливості трансформації господарства Правобережної України на межі XVIII – XIX століть. *Наукові праці Кам'янець-Подільського національного університету імені Івана Огієнка* : збірник за підсумками звіт. наук. конф. викл., доктор. і аспір. Кам'янець-Подільський : Кам'янець-Поділ. нац. ун-т ім. І. Огієнка, 2015. Вип. 9. У 5 т. Т. 1. С. 83–85.
32. Філінюк А. Г. Трансформації в становій структурі населення правобережної України наприкінці XVIII – в першій половині XIX ст. *Наукові праці Кам'янець-Подільського національного університету імені Івана Огієнка* : збірник за підсумками звіт. наук. конф. викл., доктор. і аспір. Кам'янець-Подільський : Кам'янець-Поділ. нац. ун-т ім. І. Огієнка, 2024. Вип. 23. С. 153–156.
33. Філінюк А. Г. Цивілізаційні трансформації в суспільному розвитку Правобережної України першої половини XIX ст. *Наукові праці Кам'янець-Подільського національного університету імені Івана Огієнка* : збірник за підсумками звіт. наук. конф. викл., доктор. і аспір. Кам'янець-Подільський : Кам'янець-Поділ. нац. ун-т ім. І. Огієнка, 2015. Вип. 14. С. 56–57.
34. Філінюк А. Г., Ігнат'єва Т. В. Торговельно-економічні зв'язки Правобережної України в умовах інкорпорації та геополітики Російської імперії (кінець XVIII – 50-ті роки XIX століття):

- монографія. Кам'янець-Подільський : Кам'янець-Поділ.
нац. ун-т ім. І. Огієнка, 2006. 316 с.
35. Філінюк А. Г., Сидорук С. А. Шляхи сполучення як базовий елемент поштового розвитку в Правобережній Україні: Рецензія на книгу: Руденко Ю. М. Діяльність установ пошти і телеграфу на Правобережній Україні (друга половина XIX – початок XX ст.: монографія. Київ : ФОП Ямчинський О. В., 2022. 250 с.
 36. Актуальні питання у сучасній науці (Серія «Педагогіка», Серія «Право», Серія «Економіка», Серія «Державне управління», Серія «Техніка», Серія «Історія та археологія»). Київ, 2024. Вип. 8 (26). С. 1255–1267.
 37. Хоптяр Ю. А., Хоптяр А. Ю., Хоптяр А. О. Ярмолинеччина від найдавніших часів до сьогодення. Кам'янець-Подільський : Видавець ПП Зволейко Д. Г., 2022. 300 с.
 38. Чуткий А. Нариси з економічної історії України (кінець XVIII – початок XX ст.): на шляху до другого утвердження капіталізму: монографія. Ніжин : Вид. Лисенко М. М., 2024. 616 с.
 39. Центральний державний історичний архів України в Києві (далі – ЦДІАУК), Ф. 442. Оп. 1. Спр. 5968. 15 арк.
 40. ЦДІАУК. Ф. 442. Оп. 8. Спр. 662. 41 арк.
 41. ЦДІАУК. Ф. 442. Оп. 50. Спр. 369. 30 арк.
 42. ЦДІАУК. Ф. 442. Оп. 53. Спр. 427. 108 арк.
 43. ЦДІАУК. Ф. 442. Оп. 68. Спр. 227. 48 арк.
 44. ЦДІАУК. Ф. 442. Оп. 68. Спр. 305. 72 арк.
 45. ЦДІАУК. Ф. 442. Оп. 76. Спр. 52. 47 арк.
 46. ЦДІАУК. Ф. 442. Оп. 80. Спр. 322. 187 арк.
 47. ЦДІАУК. Ф. 442. Оп. 83. Спр. 261. 33 арк.
 48. ЦДІАУК. Ф. 442. Оп. 87. Спр. 64. 41 арк.
 49. ЦДІАУК. Ф. 442. Оп. 528. Спр. 489. 75 арк.
 50. ЦДІАУК. Ф. 442. Оп. 638. Спр. 20. 139 арк.
 51. ЦДІАУК. Ф. 533. Оп. 3. Спр. 113. 84 арк.
 52. ЦДІАУК. Ф. 533. Оп. 3. Спр. 291. 68 арк.
 53. ЦДІАУК. Ф. 533. Оп. 3. Спр. 520. 127 арк.
 54. ЦДІАУК. Ф. 692. Оп. 1. Спр. 230. 5 арк.