

Summary. The article is based on documentary material, publications, periodicals, personal experience highlights the role of Metropolitan Volodymyr (Slobodan) in the revival of Orthodoxy in Khmelnytsky, building churches, monasteries and churches on the territory of the region, Orthodox education in Christian-ethical values and virtues.

* * *

Юрій Хоптяр
м. Кам'янець-Подільський

ІНФРАСТРУКТУРА ШЛЯХІВ СПОЛУЧЕННЯ ПОДІЛЬСЬКОЇ ГУБЕРНІЇ (ДРУГА ПОЛОВИНА ХІХ – ПОЧАТОК ХХ СТ.)

В статті аналізується стан шляхів сполучення в Подільській губернії в другій половині ХІХ – на початку ХХ ст. Подається класифікація шляхів, наводиться кошторис на їх утримання, проекти будівництва доріг та їх реалізація, а також описуються різновиди транспортних засобів. В придністровських повітах шляхи мали, переважно, вигляд гірських доріг. Найбільш несприятливим часом для переїзду ґрунтовими шляхами в губернії були місяці березень-квітень та жовтень-листопад. Тому будувалися нові шляхи, а каталізатором такого будівництва виступали залізниці, що ставали до ладу. 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, примушувало міську владу та населення повіту обмежуватися експлуатацією виключно ґрунтових доріг. На початку червня 1887 р. розпочалося будівництво довгоочікуваного шосе між Кам'янцем-Подільським і Проскуровом, загальною протяжністю понад 115 км, що тривало до осені 1891 р. Поруч з традиційними шляхами сполучення, фактором прискореного розвитку капіталізму були залізниці. Вони відчутно впливали на всю інфраструктуру Подільської губернії, сприяли розвитку міст, налагоджували більш тісні економічні зв'язки з іншими економічними районами країни та Західної Європи. Пропонується огляд стану шляхів залізничного сполучення Подільської губернії, переваги і недоліки, а також розглядається будівництво залізниці Кам'янець-Подільський – Проскурів, що тривало з 1897 по 1914 рр.

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 ХІХ ст. дороги Подільської губернії не мали твердого покриття. І тільки щодо головних міжміських шляхів розроблялися проекти їх реконструкцій.

Подільська губернія у другій половині ХІХ ст. мала розгалужену мережу ґрунтових доріг загальною довжиною 3,5 тис. км [1, стор. 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 густиною сітки розподілялися дуже не рівномірно. Найбільш густу сітку доріг мали прикордонні повіти Проскурівський та Кам'янецький, а за ними – два промислових повіти Придністров'я: Могилівський і Ямпільський [1, стор. 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 придністровських повітах шляхи мали, переважно, вигляд гірських доріг. Найбільш не-

сприятливим 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 більш 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., Лeticівському – 32 коп., Могилівському – від 30 до 5 коп.

Відсутність належного фінансування визначало і дуже повільне розширення сітки доріг губернії. На початку 1870-х 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. Проскуріві – 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 рр будівництво шляхів погварилося. 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, стор. 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 не дешево. Бажаючи дістатися 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 кошти вносилися наперед, щоб власник каретного сполучення Зайдман не зазнавав збитків, на випадок розвалу «транспортного засобу» по дорозі. Дешевше обходилося поштове сполучення – 7-8 руб. за поштовий екіпаж, щоправда таку послугу надавали лише чиновникам, які відряджалися у державних справах [6, арк. 25-27].

Таке становище губернського 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 губернського правління до уряду Російської імперії, вказуючи, що «...відсутність зручних шляхів сполучення між Кам'янцем-Подільським і Проскуровом лягає вкрай обтяжливо на населення» [7, арк. 1-4]. Після цього губернське 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'янця-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 Батюшкова 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 налягало 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 проходження 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 кошти на відшкодування вартості земельних ділянок та будівель [10, арк. 2], а також списки власників, яким вони адресувалися. Серед власників знаходилися: поміщики Драгомерецький Г., Градський Г., Кулаковський Т.; власники Нахман І., Соболь Г.; селяни Кот А., Федорчук Е., Щербатюк 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 поміщиків та заможних селян передавали землі, як правило, безкоштовно, то незаможні селяни наполягали на компенсаційних виплатах із розрахунку покупної 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 обіцяному розрахунку держави з селянством, хоча із великим запізненням [17, арк. 336-337, 415, 533]. Так, якщо землі в Кам'янецькому повіті були передані під шосейну дорогу до липня 1889 р., то компенсації селяни, зокрема с. Гуменці, містечок Шатава, Маків отримали, в розмірі 11283 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 пришвидшилося, через покращену координацію фінансування. Це дозволило надолжити попереднє відставання від запланованого і в кінці осені 1890 р. шосе докотилося до губернського центру Кам'янець-Подільський. Весь листопад будівельники прокладали дорогу в передмісті, а у самому місті уже існуючу дорогу лише підремонтували. 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, стор. 111-115].

У кінці XIX – на початку 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, шпиці, гнуті ободи. На вісь був наглухо 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, тарантасами та каретами. Всі вони почали виготовлятися на ресорах, ступиці коліс та вісі кувалися з металу, обіддя обрамлювалося шиномі, 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 вироби оснащувалися слюдяними ліхтарями із свічками в середині, а під час далеких подорожей для відпочинку могли використовуватися намети [21, стор. 200-201].

Незалежно від модифікації транспортного засобу незмінною залишалася гужева 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.

Поруч з традиційними шляхами сполучення, каталізатором прискореного розвитку капіталізму були залізниці. Вони відчутно впливали на всю інфраструктуру Подільської губернії, сприяли розвитку міст, налагоджували більш тісні економічні зв'язки з іншими економічними районами країни та Західної Європи.

Першою залізницею в Подільській губернії стала коля довжиною у 257 верст, що з'єднала Балту з Одесою. Її будівництво було закінчено у 1865 р. У 1870 р. вступила в дію залізниця між Балтою і Києвом, загальною протяжністю понад 440 верст і безпосередньо сприяла розвитку Вінниці, Жмеринки, Балти та інших міст. Далі у 1871 р. від станції Жмеринка, яка стала вузловою, через Проскурів залізниця потягнулася до Волочиська і забезпечила з'єднання залізничних шляхів Поділля із магістралями Західної Європи. Із введення в дію у 1873 р. залізниці Київ – Брест до мережі залізниць підключили Полонне, Шепетівку, Славути.

У 1880-1890-х рр далі розгорталося залізничне будівництво, хоча існувало чимало проблем, перш за все економічного характеру. На той час до залізничної мережі підключилися міста Могилів-Подільський, Бар та інші. З прокладенням залізниці економічні показники міст стрімко зростали у десятки разів, що стимулювало розширення залізничної мережі шляхів сполучення. Одночасно, ряд міст (Кам'янець-Подільський, Нова Ушиця, Хмільник, Літин) в кінці XIX – на початку XX ст. залишалися без залізничного сполучення і значно відставали у розвитку.

Зрозуміло, що тривалий час центр Подільської губернії – Кам'янець-Подільський не міг залишатися без залізничного сполучення. Питання про будівництво залізниці, що з'єднала б Кам'янець-Подільський з Проскуровом, розглядалось Кам'янецькою міською управою ще у 1883 р., однак реальних кроків у цьому напрямку зроблено не було через брак коштів. Наприкінці лютого 1897 р. до цього питання знову повернулися, але цього разу уже за ініціативи подільського губернатора Семенякіна М. К. за активної підтримки міської управи [22, арк. 1]. Нарешті 21 березня 1897 р. урядом Російської імперії було прийнято рішення про будівництво залізниці з Проскурова до Кам'янця-Подільського і далі на Ларгу [22, арк. 69-70]. Кошти на будівництво збирали ще майже два місяці і 2 травня 1897 р. губернатор отримав таємне повідомлення про їх надходження. Одразу з свого боку Семенякін М. К. розпорядився, щоб місцева влада, мирові посередники, Кам'янець-Подільський, Ушицький і Проскурівський повітові справники забезпечили будівництво людьми і матеріалами та ровели інші організаційні заходи. Мова йшла про вилучення необхідної кількості землі з приватного користування під залізницю.

Департамент шляхів сполучення Київського округу зобов'язав управління Південно-Західних залізниць координувати будівництво залізниці. Тому 19 липня 1897 р. подільському губернатору надійшло повідомлення про те, що спорудження залізниці буде здійснюватися під керівництвом інженера шляхів сполучення Підгурського Станіслава Карловича [22, арк. 16]. 30 вересня він прибув до Кам'янця-Подільського і очолив роботи по розбивці шляху на місцевості. Ці роботи тривали до кінця року, про що 31 грудня 1897 р. губернатор доповідав у Петербург. У доповідній зазначалося, що в результаті виконаного обсягу робіт напрямок залізниці Проскурів – Кам'янець-Подільський (довжина 107 верст) визначено і проходить західніше Ярмолинець і Дунаєвець. Визначався перелік станцій – Росоть, Ярмолинці, Нестерівці, Балин, Кам'янець-Подільський, а також полустанки і роз'їзди – Шаровечка, Кадіївці, Фрампіль, Смотрич, Гуменці [22, арк. 21]. Згодом фінансисти підраховали попередній кошторис будівництва – 3 млн. руб., пізніше знизили до 2,4 млн. руб. [22, арк. 27].

Під будівництво залізниці потрібно було виділити 226,5 дес. землі, яка належала 19-ти

власникам, у тому числі графу К. О. Орловському з м. Ярмолинець, у якого передбачалось вилучити 23 дес., А. Г. Охотській з с. Гуменець (17 дес.) та інших. Подільський губернатор звернувся до землевласників, володіння яких перетинало будівництво залізниці з проханням передати землі безкоштовно, якщо це неможливо то продати її за мінімальними цінами. Це стосувалося і будівельних матеріалів [22, арк. 30].

Звернення подіяло і більшість земель, переважно поміщицьких, було передано безкоштовно, оскільки поміщики розуміли значення залізниці, яка в перспективі могла давати немалі прибутки. Однак, на початку 1898 р. будівництво несподівано наштовхнулося на перешкоди, яких ніхто не чекав. Першими запротестували проти нього військові. Так, штаб Київського військового округу запропонував стратегічно змінити уже розроблений напрямок залізниці з півночі на південь через близькість кордону і прокласти його із сходу на захід. Економічно така пропозиція не витримувала критики, оскільки була безнадійно збитковою. Згодом компроміс було знайдено – залізниця мала пройти далі від кордону, а проведена експертиза визнала, що перенесення залізниці на кілька десятків верств від кордону на безпеці країни не позначиться [22, арк. 64].

Після цього наступним фактором стримування будівництва стало саме управління Південно-Західної залізниці. Справа в тому, що на той час завершувалося будівництво залізничного сполучення Ковель – Добровиця, тому кошти виділені для подільської залізниці були передані на Волинь для завершення робіт. Це змусило подільського губернатора звернутися 22 січня 1898 р. до департаменту шляхів сполучення у Києві з проханням «підштовхнути» корисну справу для краю [22, арк. 65-68].

Не стояла осторонь цієї проблеми і Кам'янецька міська дума. З березня по жовтень вона зверталася в різні інстанції за підтримкою, щоб проект залізниці став реальністю. Заручившись підтримкою, в такий спосіб, петербурзьких чиновників місцева влада зуміла зрушити справу з мертвої точки. Уже 1 жовтня 1898 р. управління Південно-Західної залізниці командувало для уточнення загальної вартості будівництва своїх комерційних агентів Г. Т. Радзевича і В. С. Гогоцького. Після остаточного уточнення кошторису будівництво, нарешті, розпочалося пізньої осені 1898 р. з боку Проскурова [22, арк. 82-89]. Після початку будівництва було вирішено його розширити і

18 липня 1899 р. департамент шляхів сполучення Київського округу ухвалив рішення про виділення коштів на спорудження ще й залізниці далі від Кам'янця-Подільського до Ларги, довжиною 60 верст, яке завершилося у 1916 р. [22, арк. 106].

Прискореними темпами проходило будівництво залізниці до Кам'янця-Подільського у передвоєнні роки Першої світової війни. Розуміючи стратегічне значення цього напрямку, департамент шляхів сполучення посилав кваліфіковані комісії для контролю за ходом робіт у тому випадку, коли темпи будівництва уповільнювалися. Так, 20 червня 1913 р. до Кам'янця прибула експертна група у складі представника управління Подільської залізниці інженера Ємельянова, начальника технічного відділу інженера Белого, головного інженера Березіна, старшого державного контролера Шелейховського. Експерти мали з'ясувати причини затримки у будівництві і дати рекомендації по відновленню його швидких темпів. Для цього здійснювалися постійні виїзди на різні ділянки шляху і видавалися відповідні розпорядження [23].

Основною перешкодою в будівництві залізниці стали погодні умови, особливо у першій половині 1914 р. Затяжні дощі, що рясно випадали навесні і влітку, практично розмивали не тільки підготовані насипи, але і насипи під встановленими коліями, що засвідчила чергова міністерська комісія наприкінці червня 1914 р. Комісія наголошувала, що роботи проводилися прискореними темпами, але погодні умови суттєво перешкоджають завершенню будівництва [24].

Для нарощення темпів будівництва управління шляхів сполучення своїм розпорядженням збільшувало штат робітників. В зв'язку з цим до робіт на залізниці залучались арештанти. На початку липня 1914 р. з Кам'янця на будову до с. Жилинці Проскурівського повіту відправили 150 в'язнів [25].

В липні на Поділлі було оголошено воєнний стан, що позитивно позначилося на завершенні будівництва шляху і останні версти шляху були прокладені максимальними темпами. По всьому маршруту залізниці з'явилися посилені військові патрулі охорони.

Нарешті в серпні 1914 р. будівництво залізниці Кам'янець-Подільський – Проскурів технічно завершили, щоправда на окремих станціях та полустанках ще певний час прохо-

дило будівництво необхідних приміщень для обслуговування та проводилися інші роботи по обладнанню переїздів і інше. Саме з цього часу по залізниці почали випробувальні перевезення вантажів, а в кінці місяця залізницею до Кам'янця прибула службова делегація чиновників губернських установ, що і стало початком її офіційної експлуатації [26].

Початок Першої світової війни позначився на роботі транспорту взагалі і залізниці зокрема, оскільки залізницею одразу почали перекидатися військові вантажі до кордону, а у зворотному напрямку возили поранених в тил. З 12 листопада 1914 р. відкрилося постійне пасажирське сполучення між Кам'янцем-Подільським і Проскуровом. Поїзди формувалися у вигляді пасажирсько-товарного ешелону і кур-

сували через день. В ешелоні були пасажирські вагони II і III класу, вартість квитків – від 2 руб. 20 коп. до 4 руб. 45 коп. Відстань між кінцевими станціями потяг долав за 9 год. 30 хв.

Рух по залізниці між Кам'янцем-Подільським і Проскуровом став значною подією у житті Подільської губернії, оскільки відкривалися перспективи прискореного економічного розвитку, налагодження більш тісних зв'язків з господарськими і культурними центрами країни. Однак на перешкоді цьому стала спочатку Перша світова війна, а пізніше і громадянська, які майже на 10 років занурили край у вир протистояння і розбрату. І все ж залізниця ставши до ладу, розширила сітку-мережу шляхів сполучення, суттєво вплинула на розвиток продуктивних сил краю.

Список використаних джерел: 1. Гульдман В. К. Подольская губерния. Опыт географического описания. – Каменец-Подольский, 1889. – С. 205, 206. 2. Держархів Хмельницької області (далі – ДАХО). – ф. 240. – оп. 1. – спр. 160. – Арк. 53. 3. Подолия. – 1913. – 15 лютого. 4. ДАХО. – ф. 228. – оп. 1. – спр. 6293. – Арк. 2-3. 5. Хоптяр Ю. А. Залізничне будівництво на Поділлі в кінці XIX – на початку XX ст. // Наукові праці історичного факультету. – Т. 2. – Кам'янець-Подільський, 1996. – С. 70. 6. ДАХО. – ф. 228. – оп. 2. – спр. 41. – Арк. 25-27. 7. Там само. – оп. 1. – спр. 715. – Арк. 1-4. 8. Там само. – спр. 9449. – Арк. 1-5, 10. 9. Там само. – спр. 715. – Арк. 1-2, 7. 10. Там само. – ф. 227. – оп. 1. – спр. 1818. – Арк. 2, 4-5. 11. Подольские губернские ведомости. – 1891. – 14 грудня. 12. ДАХО. – ф. 227. – оп. 2. – спр. 2776. – Арк. 1. 13. Там само. – ф. 249. – оп. 1. – спр. 143. – Арк. 1-2.

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

* * *

*Костянтин Завальнюк, Олександр Вітюк,
Тимофій Герасимов
м. Вінниця*

ВІННИЦЬКІ «МУРИ» У ДОБУ УКРАЇНСЬКОЇ РЕВОЛЮЦІЇ 1917-1920 РР.

У статті висвітлюються історичні віхи становлення і розвитку Вінницьких «Мурів» у добу Української революції 1917-1920 рр. Аналізується діяльність архітектурного комплексу «Мури», його завдання і призначення у добу національно-визвольних змагань українського народу.

У кожного населеного пункту є своя «візитна картка», яка визначає його своєрідність та неповторність серед культурних надбань попередніх епох. Більше того, такі об'єкти немов би акумулюють у собі творчий дух і ауру минулих поколінь, доносячи їх неповторний колорит до

нащадків. Саме через це вони не лише милують око наших сучасників, але й доносять гомін століть, розкриваючи їхній потаємний зміст для невтомних дослідників минувшини.

Для прадавнього міста Вінниці над тихоплинним Богом – рікою такою своєрідною