

35. Миронов Б. М. Социальная история России периода империи (XVIII – начало XX в.): В 2 т. – СПб.: Дмитрий Буланин, 2003. – Т. 1. – 548 с.; Т. 2. – 583 с.
36. Орловский М. Историческое описание уездного города Балты, Подольской губернии // Подольские епархиальные ведомости, 1864. – № 5. – С. 158.
37. Орловский М. Историческое описание уездного города Могилева Подольской губернии // ПЕВ, 1864. – №11. – С. 374.
38. Петровский-Штерн Й. Евреи в русской армии: 1827-1914. – М.: Новое литературное обозрение, 2003. – 556 с., ил.
39. Первая всеобщая перепись населения Российской Империи, 1897. – СПб.: Издание центрального статистического комитета Министерства внутренних дел / Под ред. Н.А. Тройницкого, 1904. – Вып. XXXII. Подольская губ. – С. 188-190.
40. Подолинский С.А. Ремесла і хвабрики на Україні. – К., 1880. – 148 с.
41. Родяновский И. Историко-статистическое описание прихода св. Николаевской церкви, находящейся в г. Балте // ПЕВ. – 1872. – №6. – С. 231.
42. Рындрзонский П.Г. Городское гражданство дореформенной России. – М.: Издательство Академии наук СССР, 1958. – 560 с.
43. Статистические сведения о Подольской губернии за 1862, 1863, 1864 годы. – Каменец-Подольский, 1865. – С. 37.
44. Сулковский И. м. Китайгород Ушицкого уезда // ПЕВ, 1889. – №28. – С. 644.
45. Таранец С.В. Старообрядчество Подолии. – К.: НАН Украины, 2000. – 239 с.
46. Marczyński W. Statystyczne topograficzne i historyczne opisanie gubernii Podolskiej. – Т. I-III. – Wilno: Typografia imperatorskiego uniwersytetu, 1820-1823.

The article considers the influence of social ethnic structure of urban population of the Podil'ska province on an industrial production in XIX – at the beginning of XX century. Resume that the class system which was folded at the end of the XVIII century defined social layers, which could be engaged in an industrial production which stimulated the development of province's industry in same queue, legislatively. Next to the class system on development of industry influence is certain the ethnic structure of population of edge had.

Key words: Podil'ska province, urban population, handicraft production, industry, social states, national minorities.

Отримано: 12.10.2009

УДК 94(477.43)«18/19»:656.2.003.1

С. М. Єсюнін

СТАНОВЛЕННЯ ТРАНСПОРТНОЇ МЕРЕЖІ ПОДІЛЬСЬКОЇ ГУБЕРНІЇ ТА ЇЇ ВПЛИВ НА РОЗВИТОК МІСТ У ДРУГІЙ ПОЛОВИНІ ХІХ – НА ПОЧАТКУ ХХ ст.

У статті на основі архівних документів, опублікованих матеріалів та періодичних видань розглядаються деякі аспекти становлення транспортної мережі у Подільській губернії та її вплив на розвиток міст у другій половині ХІХ – на початку ХХ ст.

Ключові слова: Подільська губернія, транспорт, міста.

Пореформені перетворення в економіці Подільської губернії в другій половині ХІХ – на початку ХХ ст. зумовили нагальну потребу перебудови і модернізації транспортної системи відповідно до зростаючих потреб розширення економічних зв'язків, збільшення масштабів перевезення товарів та активнішим рухом населення. Закономірно, що місія вузлових пунктів

на транспортних шляхах випадала переважно містам. Якщо до початку 60-х рр. XIX ст. більшість міських поселень регіону не потребували більш масштабних транспортних засобів, ніж ті, що вже існували, то після проведення реформ та з пошкваленням економічного життя, активнішим рухом населення з'являється потреба у нових засобах комунікації.

Значимо, що питання розвитку транспортної системи на Поділлі в другій половині XIX – на початку XX ст. неодноразово привертала увагу таких дослідників, як С.С. Богатчук, А.О. Гуменюк, Ю.А. Хоптяр та ін. Однак розвиток міст, як причина і наслідок створення нової транспортної системи, розглядалися лише як один з численних факторів розвитку суспільства у пореформений час. На наш погляд, цій проблемі варто приділити окрему увагу.

Розвиток транспортної мережі Подільської губернії в другій половині XIX – на початку XX ст. умовно можна поділити на три періоди: 1) 60-ті – 70-ті роки XIX ст. – перші пореформені роки, коли з'явився новий вид транспорту – залізниця, 2) 80-ті – 90-ті роки XIX ст. – розгалуження залізниць, початок будівництва шосейних шляхів, покращення умов судноплавства та введення регулярного пароплавного руху, 3) початок XX ст. (до 1914 р.) – поява автотранспорту, а також подальше залізничне будівництво та переоснащення річкового флоту на Дністрі. Всі ці етапи мали суттєвий вплив на розвиток подільських міст.

На початку 60-х років XIX ст. на Поділлі ряд міських центрів були проміжними пунктами на давніх торгових шляхах, котрі проходили через територію регіону в різних напрямках. Основні зовнішні вантажопотоки здійснювалися за напрямком до чорноморських портів, на схід до Києва і далі до Росії, й на захід – до європейських країн. До портів (Одеса, Херсон, Миколаїв) ці товари йшли суходолом та Дністром, на схід суходолом через Бердичів, на захід – суходолом через подільські митниці Гусятин, Ісаківці та волинські – Волочиск і Радзивилів. Серед міст Подільської губернії ключовими транспортними вузлами були Могилів-Подільський, Ямпіль, Балта, Брацлав, Проскурів.

Суходолом товари перевозилися гужовим транспортом. Але, як справедливо зазначав А. Гуменюк, гужовий транспорт в умовах відсутності доріг з твердим покриттям та низькою швидкістю мав обмежені резерви до зростання обсягів перевезень. Отож, доставка товарів на великі відстані коштувала дорого: щоб приміром, перевезти один віз хліба від Балти до Одеси потрібно було витратити 1-1,2 крб. сріблом, а від Умані до Тульчина – 1,75-2 крб. У 1862 р. поміщицькі маєтки Правобережної України не могли збути 7 млн. чвертей товарного хліба та олійного насіння через високу ціну перевезень та незадовільний стан транспорту [10, с.122]. Досить часто незадовільний стан шляхів різко зменшував обсяги торгових операцій на ярмарках регіону, багато з яких проходили у містах.

Великий обсяг перевезення товарів припадав на судноплавну річку – Дністер. Однак в умовах зародження пароплавного транспорту ця ріка використовувалася переважно для одностороннього руху за течією. В 1862 р. тут було 362 судна і 616 плотів, на яких перевозилося вантажів на 416 тис. руб. Протягом наступних років ці обсяги зростали і досягли у 1864 р. 1,3 млн. крб. [21, с.38]. Вантажі переважно рухалися вниз за течією, серед

них переважали хліб, спирт, сухофрукти, ліс, сіль тощо. Найважливіші пристані були саме у містах – Могилів-Подільський, Ямполь, Стара Ушиця, куди сухоходом завозилися великі партії товарів для їх подальшого транспортування водним шляхом.

У XIX ст. найбільш популярними були судна, які подоляни називали «галери» – плоскодонні, довжиною 10-15 метрів, з високими бортами, без парусу. Перевозили вони від 50 до 70 тонн, потребували малої глибини та були дешеві у виготовленні. Будували такі судна переважно на Галичині, але й подільські майстри спускали на воду значну кількість «галер». Головний їх недолік – вони розраховані були лише на один рейс: «галери» йшли вниз течією до пристані Маяк (неподалік від Дністровського лиману) самосплавом, звідти вантаж возами dopravляли до Одеси, а судна продавали молдованам як деревину за третину їх початкової вартості. Певну «революцію» у судноплаванні на Дністрі зробив у перш. пол. XIX ст. полковник Луба. Він почав будувати невеличкі плоскодонні «плашкоути», які вже могли повертатись вверх течією до місця відправлення на парусах. Майже три десятиліття кораблі Луба домінували на Дністрі. Його справу у середині XIX ст. розвив поміщик Сулятицький – він запросив італійця Сонеллі, який вдосконалив «плашкоути» – зробив подвійне дно, меншу посадку (до 20 дюймів), й збільшив вантажність до 170 тонн. Хоча таке судно коштувало до 3 тис. крб. – на той час великі кошти, але воно того було варте [18, с.32-33]. Одночасно, у середині XIX ст. (40-60-ті рр. XIX ст.) на Дністрі стали з'являтися перші пароплави, зокрема «Російського товариства пароплавання та торгівлі» (пароплав «Братець», 1857 р.), промисловця Поповича (пароплав «Марія», 1864 р.), поміщика Л. Сапєги (пароплав «Дністер», 1867 р.). Але, будучи ще доволі примітивними, вони так й не змогли пройти Дністер – заважали пороги та мілина [20, с.123-124]. Отож, всі спроби у середині XIX ст. встановити на Дністрі регулярний пароплавний рух не увінчалися успіхом.

60-ті рр. XIX ст. ознаменувались введенням в дію першої в Україні залізниці, яка пройшла й територією Подільської губернії. Цей вид транспорту здійснив справжній переворот у торговельних і пасажирських перевезеннях регіону.

У створенні залізничної мережі проявляли зацікавленість торгово-промислові та землевласницькі кола Правобережної України. Додатковим вагомим аргументом на користь формування сучасної транспортної мережі були військово-стратегічні інтереси держави. Тому в середині 60-х рр. почалося планування і будівництво перших залізниць у Правобережжі. В проект першочергових ліній потрапила залізниця Одеса – Балта – Київ, прокладення якої планувалося через важливі сільськогосподарські і промислові райони Поділля і Київщини. Будівництво її розпочалося у 1863 р. Ця залізниця перетинала важливий в економічному значенні район і одночасно замінила давній торговий шлях, який вів з Поділля до Одеси. Перший її відтинок (Одеса – Балта) почав функціонувати в 1865 р. і мав 209,6 верст довжини [7, с.12]. В перспективі Балта повинна була стати першим у Правобережжі залізничним вузлом, оскільки у 1866 р. розпочалося проведення звідси двох ліній – на Київ та Єлисаветград. Поява залізничного сполучення позитивно вплинула на економічний розвиток міста, зо-

крема, принесла збільшення товарообігу Балтських ярмарок. Але, очікуваного швидкого піднесення Балти все-таки не сталося. Головна причина – збудована залізниця пройшла від міста на відстані 8 верст, отож сполучення між містом та станцією відбувалось ґрунтовим шляхом, який восени та навесні, а також після злив, був непридатний для проїзду. Жителі Балти, передбачаючи подібні труднощі, у своїх зверненнях до міністра внутрішніх справ В. Валусева просили наблизити залізницю ще під час її прокладання до міста, але жодних результатів ці клопотання не дали.

Повністю лінія від Києва до Одеси офіційно почала функціонувати 26 травня 1870 р. [7, с.36]. Вона зв'язала райони зернового і цукрового виробництва з Одеським морським портом. Одночасно ця лінія відповідала військово-стратегічним інтересам держави: проходячи поблизу кордону Австро-Угорщини, вона в той же час залишалася на безпечній відстані від нього. Ті міста регіону, які реально виявилися у сфері впливу Києво-Балтської залізниці та її відгалуження Жмеринка – Волочиськ, отримали кращі, порівняно з іншими містами, умови економічного розвитку. Окрім цього, завдяки прокладенню залізниці, почало формуватись нове перспективне міське поселення – Жмеринка.

Особливо важливим для розвитку всього західного регіону Подільської губернії, й зокрема міста Проскурова стало відкриття руху по новій залізничній лінії Жмеринка – Проскурів – Волочиськ, протяжність якої 155 верст, з яких 133 – в межах Подільської губернії. Перший випробувальний потяг пройшов 1 вересня 1870 р., а через кілька місяців, після усунення недоробок, було налагоджене регулярне залізничне сполучення. У 1871 р., після того, як Волочиськ (прикордонний пункт Російської імперії) і Підволочиськ (відповідно, Австро-Угорщини) з'єднали мостом, на ділянці Жмеринка – Проскурів – Волочиськ було встановлено регулярний пасажирський рух потягів. Через станцію Проскурів проходило 4 потяги: два кур'єрських і два пасажирських. Кур'єрський №3 курсував із Києва до Відня і зупинявся в нас о 14.35, назад він йшов уже під №4 і прибував у Проскурів о 13.50. Пасажирські потяги (№5 і №6) йшли тим самим маршрутом (Київ – Відень і назад), але проходили Проскурів уночі – о 2.17 і 4.31. Потяги мали вагони трьох класів, і, у принципі, будь-який бажаючий міг узяти квиток і добратися до станції призначення. Але бажаючих скористатися послугами залізниці у перші роки її дії серед місцевого населення було дуже мало. Віддякувала, перш за все, вартість проїзду. Так, у вагоні найнижчого класу, 3-го, проїзд від Проскурова до Волочиська коштував 60 коп. Якщо врахувати, що кілограм м'яса вищого сорту тоді коштував 20 коп., а буханець білого хліба – 4 коп., то стає зрозумілим, чому подорож залізницею була доступною лише заможним людям [12, с. 56].

В 1878 р. відбулось об'єднання всіх залізниць Правобережжя та окремих сусідніх районів під егідою “Товариства Південно-Західних залізниць”, яке мало акціонерний капітал у 49967 тис. руб. Протяжність усіх ліній, що йому належали, досягала 2031,56 км [7, с.52-53]. На початок 80-х рр. основні магістральні колії у Правобережжі вже було прокладено. Подальше залізничне будівництво йшло шляхом створення побічних гілок, які включали до залізничної мережі нові міста і економічні райони. В 90-х рр. було створено залізницю Жмеринка – Бар – Могилів-Подільський

– Окниця – Новоселиця. Введення її в експлуатацію було поетапне: 31 серпня 1892 р. стала до ладу лінія Жмеринка – Могилів [1, арк.150], до 3 грудня 1893 р. Могилів – Окниця – Новоселиця [7, с.133].

Представники торгово-промислових кіл міст і міська адміністрація проявляли значний інтерес щодо можливостей швидкого приєднання своїх поселень до нової транспортної мережі. Проте у вищих державних інстанціях досить часто керувалися іншими міркуваннями. В доповідній записці Департаменту залізничних шляхів підкреслювалося, що “губернські міста, заводська та мануфактурна промисловість не є тими центрами..., які можна приймати в розрахунок при проведенні залізниць імперії” [10, с.125]. Керуючись цим положенням, держава часто ігнорувала інтереси міст. На рубежі XIX-XX ст. особливе занепокоєння викликала відсутність залізниці у жителів губернського центру – Кам’янця-Подільського. На 1896 р. було намічено початок будівництва лінії Проскурів – Кам’янець. Ця звістка, за словами Подільського губернатора, “викликала надзвичайне пожвавлення в місті та оточуючому його регіоні. Відразу ж у Кам’янці надійшли пропозиції на побудову цукрового заводу, на влаштування водогону, каналізації, електричного освітлення та будівництва механічного заводу для забезпечення цих підприємств усім необхідним” [10, с.125]. Але тим більшим було розчарування ділових кіл міста, коли виявилось, що початок будівництва залізниці перенесено на 1899 р. Проте, й того року спорудження не почалося – держава відійшла від практики фінансування будівництва стратегічно неважливих залізниць, віддавши це право у приватні руки акціонерів.

Іншим, й як виявилось, більш дієвим шляхом пішла міська адміністрація Гайсина. Місто опинилося за 23 версти від залізничної станції магістрального шляху Південно-Західної залізниці, що явно гальмувало його економічний розвиток. Промисловці та купці змушені були возити свої товари з міста до станції малоєфективним гужовим транспортом. Отож, Гайсинська міська дума і управа ініціювала вирішення цієї проблеми. Першим кроком стало отримання дозволу на відкриття в 12 верстах від Гайсина полустанку Зятківці та будівництва до нього шосе, а наступним – укладання угоди з «Першим Товариством під’їзних шляхів» на прокладання вузькоколійної залізниці Калинівка – Гайсин – Гайворон довжиною з усіма відгалуженнями 225 верст [3, арк.8, 40-41зв.]. Міська влада Гайсина всебічно сприяла будівництву вузькоколійки: оперативно затвердила проект (29.03.1898 р.), придбала частину акцій Товариства та виділила безоплатно під залізницю 45 дес. землі та місце для кар’єру. 20 червня 1900 р. вузькоколійна дорога була відкрита, а у Гайсині з’явилась товарно-пасажи́рська станція [4, арк.136].

Темпи зростання довжини залізничної колії з кінця 70-х до початку 90-х рр. у Подільській губернії були найвищими по Україні. За ступенем насиченості залізницями своєї території вона посідала одне з перших місць у Російській імперії. Міста, які отримали залізничне сполучення, зростали набагато швидше. За підрахунками А. Гуменюка [10, с.125], в Подільській губернії населення таких міст протягом 1861-1900 рр. зросло в середньому на 156%, а ті, що не знаходилися поблизу залізничних станцій, мали приріст всього 60%. Так само, завдяки залізничному сполученню в тих містах значно швидше розвивалася промисловість. Протягом 1860-

90-х рр. обсяг промислового виробництва в цих містах зріс у 9-26 разів, а у містах без залізничного сполучення – лише у 3-5 разів. За словами Вінницького міського голови, Вінниця, завдяки побудові залізниці, протягом 80-90 рр. «розвинулася дуже швидко, перетворилася з невеликого повітового містечка на центр з досить високим ступенем розвитку і має всі природні дані для подальшого зростання» [10, с.126]. Поява залізниці надзвичайно позитивно відбилася на розвитку інших міст – Проскурова, Могилів-Подільського, Бара.

Більше того, розбудова залізничної мережі сприяла виникненню нового міста – Жмеринки. У 1865-1870 рр. залізниця Балта – Київ пройшла між двома селами – Великою та Малою Жмеринкою Вінницького повіту, де була збудована вузлова залізнична станція «Жмеринка», від якої проклали лінію до Волочиська та Могилева. Поблизу станції виникло робітниче селище, яке, після спорудження вокзалу, паровозного депо, вагоноремонтних майстерень та ін., стало доволі швидко розбудовуватися. Вже наприкінці 90-х рр. XIX ст. селище станції Жмеринка мало міський вигляд, з гарними двоповерховими цегляними будинками, готелями, ресторанами, крамницями, залізничною лікарнею, залізничним двокласним училищем тощо. Населення у 1897 р. складало 12908 мешканців, які були задіяні переважно в транспортній галузі та торгівлі. Отже, на поч. XX ст. селище набуло всіх ознак міста, що й було затверджено офіційно 18 листопада 1903 р. імператорським указом: «Селище Жмеринка, при станції того ж найменування Південно-Західних залізниць, розташованої у Вінницькому повіті Подільської губернії, у межах існуючої нині заселеної площі його, включаючи в останню як землі приватновласницькі, так й селянські, й територію ліній залізниць, що пролягають через селище – звести у ступінь безповітового міста...» [5, арк.2-3].

Наприкінці XIX ст. значно зросли масштаби судноплавства. Кількість вантажів, що перевозилися по Дністру в межах Подільської губернії збільшилася за 1862-1899 рр. з 0,4 млн. руб. до 4,3 млн. руб. Таке піднесення перевезень відбулося завдяки покращенню умов судноплавства та введенню регулярного пароплавного руху. Після декількох невдалих спроб влаштувати на Дністрі пароплавний рух, у 1881 р. до цього питання знову повернулися акціонери «Російського товариства пароплавства та торгівлі». Того року ними було організовано експедицію для дослідження Дністра та остаточного прийняття рішення щодо можливості пароплавного руху. У висновках експедиційної комісії, що були направлені до міністерства шляхів сполучення, було доведено перспективність розвитку пароплавства, але при умові проведення комплексу робіт із покращення річкового русла. Заручившись державною підтримкою, «Російське товариство пароплавства та торгівлі» з 1884 р. розпочало згадані роботи (вибиралися корчі, каміння, углиблювали міліну). Всього до 1893 р. на покращення судноплавства на Дністрі було використано понад мільйону карбованців. Всі ті заходи сприяли введенню регулярного пароплавного сполучення, як буксирного, так й пасажирського, й як наслідок – збільшенню вантажообігу у 4 рази. Так, у 1883 р. Дністром пройшло 4386,7 тис. пудів вантажів, а у 1890 р. – 15032,4 тис. пудів [11, с.813]. На самому початку XX ст. тут було 9 парових кораблів вантажопідійомністю 19 тис. пудів і 187 непарових на 1,35 млн. пудів.

Найбільшим річковим портом залишався Могилів-Подільський, функціонування якого особливо покращилося після завершення у 1902 р. робіт з побудови нової пароплавної пристані [2, арк.425].

Наприкінці XIX ст. нарешті почали модернізуватися сухопутні шляхи Подільської губернії, відсталість яких обмежувала можливості розвитку краю, й зокрема міст. Найбільшим проектом стало спорудження казенним коштом шосе Проскурів (залізнична станція) – Кам'янець-Подільський – Ісаківці (митниця) протяжністю 113 верст, яке розпочалося у 1887 р. Шосе було введено в експлуатацію у 1892 р. та привнесло певне пожвавлення у економічне життя губернського центру. Активно у 80-х – 90-х рр. будувалися допоміжні шосейні шляхи, що переважно з'єднували залізничні станції та міста. Так, у 1878-1884 рр. збудували шосе від центру Вінниці до вокзалу (2 версти 211 саж.) та від центру Проскурова до вокзалу (2 версти 170 саж.), у 1885 р. від міста Балти до станції (7 верст) [9, с.211]. Якщо, у Вінниці та Проскурові шосе проклали за рахунок міських коштів, то в Балті дорогу було зроблено за кошти родини старообрядців Борисових (оскільки ця дорога була платною – 3 коп. за проїзд в один бік) [22, с.67]. Проте, незважаючи на активізацію шляхового будівництва, більшість міжміських шляхів губернії так і залишалися ґрунтовими. У 1897 р. у Подільській губернії було 3100 верст шляхів, з яких шосированих лише 286 версти.

Технічний прогрес другої половини XIX – початку XX ст. зумовив появу нових транспортних засобів, зокрема автомобілів. Початок XX ст. ознаменувався переходом до швидкого розповсюдження автомобілів у виробничій діяльності, армії і побуті. Розповсюдження автомобілів йшло більш жваво саме у містах. Перші автомобілі з'явилися у 1903-1905 рр. у найбільших подільських містах (Кам'янець-Подільський, Вінниця, Проскурів, Могилів-Подільський), де на той час була розгалужена мережа брукованих вулиць, а також великі підприємства, державні установи та заможній прошарок населення, який міг дозволити собі придбати такий недешевий транспортний засіб.

Спочатку то були поодинокі авто – переважно приватні та службові. Але, поступово автотранспорту у містах ставало все більше. Так, поява автомобілів на вулицях Кам'янця-Подільського змусила міську владу врегулювати їх рух своєю постановою. У 1911 р. побачила світ «Обов'язкова постанова про порядок їзди на автомобілях і других автоматичних екіпажах» [19, с.44-49]. Постанова міської управи складалась із 24 параграфів і регламентувала майже всі можливі питання стосовно руху транспортних засобів. Особливо цікаві деякі пункти цієї постанови, що дають змогу уявити, як доводилося їздити водіям вулицями міста – швидкість обмежувалася до 10 верст на годину, обгін автомобіля автомобілем заборонений тощо. Стежити за дотриманням правил дорожнього руху доручалося поліції та представникам міської управи й земства. При «поганій та недбалій їзді», а також при порушенні правил руху, вони могли вилучити дозвіл на право керування автомобілем у водія. Правила отримання дозволу від міської влади на право керувати автомобілем були врегульовані вищезгаданою постановою. Аби отримати такий дозвіл, потрібно було не лише сплатити податок і навчитися керувати машиною, але й подати відповідне прохання до міської управи, яке неодмінно супроводжувалося описом зовнішнього

вигляду машини, малюнком або фотокарткою автомобіля та докладним коментарем і поясненням, як працює двигун. Розглянувши прохання, управа робила розпорядження «про огляд автомобіля в технічному відношенні та випробування власника в умінні керувати мотором», лише після успішного проходження якого давала дозвіл на право керування авто. Подібні постанови стосовно правил автомобільного руху з'явилися у 1911-1914 рр. й в інших подільських містах. На початку ХХ ст. не існувало загальнодержавних чи міжнародних правил дорожнього руху та посвідчень водія – кожне місто та регіон приймали правила та дозволи на свій розсуд.

Разом з появою автотранспорту у містах, на початку ХХ ст. виникла потреба міжміського автосполучення. Зростання промисловості та пожвавлення урбанізаційних процесів посилили міграцію населення та товарні потоки, отож зросли й вантажопасажирські перевезення. Залізнична мережа, що існувала на початку ХХ ст., не могла цілком задовольнити зростаючий вантажопасажирський потік. Особливо проблематичним залишалось транспортне сполучення у місцевостях, де залізниця була відсутня. Цю проблему міг вирішити автотранспорт, який, на відміну від інших засобів, мав певні переваги – високу маневреність, можливість доставки вантажів без перевантаження, відносно невелику вартість перевозок, можливість спеціалізації автомобілів для перевезення однотипних вантажів, вільний графік руху. Єдина проблема, яка стримувала поширення автомобільних міжміських перевезень, була мала кількість придатних для пересування автотранспорту шляхів з твердим покриттям.

На території Подільської губернії придатними для автосполучення був лише поштовий тракт Ісаківці (митниця) – Кам'янець-Подільський – Проскурів – Старокостянтинів (Волинська губ.), а також декілька під'їзних шляхів від міст та містечок до залізничних станцій. Отож, саме ними почали курсувати перші авто, а у 1907 р. відкрилося автобусне сполучення за маршрутом Кам'янець-Подільський – Проскурів – Старокостянтинів (до речі, другий міжміський автомаршрут, після Київ – Житомир, який розпочав функціонування на українських землях). Дозвіл на відкриття регулярного пасажирського автосполучення згаданим маршрутом після конкурсу, у 1907 р. було надано інженеру-електротехніку, барону Тізенгаузену [6, арк.6-7]. Організація цього автобусного маршруту була надважливою подією для Кам'янця-Подільського – губерньського центра, який був єдиним, що не мав залізничного сполучення.

На початку ХХ ст. продовжився розвиток залізниць та судноплавства.

Тривалий час не могли знайти капіталовкладників на будівництво лінії до Кам'янця-Подільського. Лише у червні 1909 р. було створено Акціонерне Товариство Подільської залізниці, яке поставило за мету вирішення цієї проблеми. Зібрання концесіонерів затвердило статут Товариства, основний капітал якого був утворений шляхом випуску акцій на 3,5 млн. крб. і поширенням гарантованих урядом 4,5% облігацій на 20 млн. крб. [15]. На зібранні акціонерів було затверджено перспективний план, за яким передбачалось будівництво магістралі від Кам'янця-Подільського через Проскурів, Шепетівку, Коростень до Жлобина (Білорусь). Для реалізації такого масштабного проекту вирішили розбити його реалізацію на два етапи. На пер-

шому планувалося побудувати лінію Кам'янець – Проскурів – Шепетівка, на другому – Шепетівка – Коростень – Жлобин. Керувати будівництвом першого етапу дороги запросили досвідченого інженера Тимофєєва, і вже у серпні того ж року почалися підготовчі роботи. Через чотири роки будівництва, майже одночасно були введенні в дію дві лінії залізничного сполучення: 30 листопада 1913 р. відкрито вантажно-пасажирський рух від Проскурова до Шепетівки [16], а 14 березня 1914 р. почався рух потягів від Проскурова до Кам'яця-Подільського [17]. Губернський центр нарешті був приєднаний до залізничної мережі імперії.

Продовжував залишатися важливою транспортною артерією Дністер. З кожним роком перевезення вантажів річкою постійно збільшувалось. Так, у 1906 р. було завантажено 1774,3 тис. пудів на 320 суден і 326 плотів, розвантажено 699,8 тис. пудів з 150 суден і 159 плотів [13], у 1912 р. завантажено 3227 тис. пудів на 796 суден і 405 плотів, розвантажено 886 тис. пудів з 312 суден і 142 плотів [25]. Серед 27 подільських пристаней найбільші були саме у містах – Старій Ушиці, Могилів-Подільському, Ямполі. У житті згаданих міст судноплавство відіграло важливу роль. Яскравий приклад тому – Стара Ушиця. Стародавнє місто опинилося поза межами транспортних шляхів та втратило адміністративні функції, отож поступово занепадало. Але з розвитком судноплавства, Стара Ушиця стала важливою пристанню й отримала нове життя. От як про це повідомляла у 1909 р. газета «Подолія»: «У житті нашого міста відбулася зміна. Пароплави «Благодать» та «Відважний П», що здійснюють регулярні рейси Дністром, сколихнули застигле болото буденності. Пароплави щоденно ходять до Устя та Могилева, й у зворотному напрямку. Тепер від Старої Ушиці стало зручно та дешево добиратися до губернського центру (через Устя). У самому місті, поблизу пристані вирує життя, особливо коли пароплави роблять півторагодинну зупинку...»[14]. Додамо, що того року Дністром курсувало 11 пасажирських пароплавів, які значно пожвалювали життя іншим населених пунктів.

Таким чином, у другій пол. XIX ст. – на початку XX ст. успішний розвиток міст Поділля залежав від їх забезпеченості транспортними засобами. Розвиток транспорту створював якісно нову ситуацію в середовищі міста і був одним із вирішальних факторів його прогресу. Серед трьох основних видів транспорту – водного, сухопутного та залізничного, найпрогресивнішим та найпродуктивнішим був залізничний, який з'явився на Поділлі саме у другій пол. XIX ст. Новоутворена транспортна мережа сприяла концентрації торгово-промислової діяльності у міських центрах із залізничним сполученням. Соціально-економічна вигода розміщення промислових підприємств у таких містах призвела до того, що на початку XX ст. виокремилася група міст (Вінниця, Проскурів, Могилів-Подільський), розвиток яких відбувався прискореними темпами. В умовах інтенсивного залізничного будівництва також набув поширення містоутворюючий процес у місцях найважливіших перехресть залізничних шляхів – тут виникали нові поселення міського типу, які поступово перетворювалися у справжні міста (Жмеринка). Разом з тим, в містах (Нова Ушиця, Літин, Брацлав, Летичів та ін.), що залишилися без залізничного сполучення, спостерігались значно повільніші темпи розвитку.

Список використаних джерел:

1. Центральний державний історичний архів України у м. Києві (далі – ЦДАУ) – Ф.442. – Оп.622. – Спр.1.
2. ЦДАУ. – Ф.692. – Оп.1. – Спр.15.
3. Державний архів Вінницької області (далі – ДАВО). – Ф.286. – Оп.1. – Спр.13.
4. ДАВО. – Ф.286. – Оп.1. – Спр.352.
5. Державний архів Хмельницької області (далі – ДАХМО). – Ф.227. – Оп.1. – Т.5. – Спр.6204.
6. ДАХМО. – Ф.227. – Оп.1. – Т.5. – Спр. 6569.
7. Андреев П. Юго-Западные железные дороги. Историко-экономический очерк. – К., 1896. – 134 с.
8. 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 / За заг. ред. проф. П.С.Григорчука. – Вінниця, 2000. – С.70-73.
9. Гульдман В. Подольская губерния: Опыт географическо-статистического описания. – Каменец-Подольский, 1889.
10. Гуменюк А.О. Вплив розвитку 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, 2003. – Т. II. – С. 121-127.
11. Днестр // Энциклопедический словарь. – СПб.: изд. Ф.А.Брокгауз и И.А.Ефрон, 1901; Т.Х«а», 1893. – С. 808–813.
12. Єсюнін С. Прогулянка Проскуровом. Історичні нариси. – Хмельницький, 2008. – 160 с.
13. Подолия. – 1907. – 7 марта.
14. Подолия. – 1909. – 29 марта.
15. Подолия. – 1909. – 3 июля.
16. Подолия. – 1913. – 1 декабря.
17. Подолия. – 1913. – 16 марта.
18. Ролле Й. Гигиенические очерки Подольской губернии // Труды Подольского губернского статистического комитета. – Каменец-Подольск, 1869. – 64 с.
19. Сборник действующих в г. Каменец-Подольск обязательных постановлений городской думы. – Каменец-Подольск, 1915. – 95 с.
20. Сборник сведений о Подольской губернии. Выпуск II. – Каменец-Подольск, 1882. – 151 с.
21. Статистические сведения о Подольской губернии за 1862, 1863 и 1864 годы. – Каменец-Подольский, 1866. – 68 с.
22. Таранец С.В. Старообрядчество Подолии. – К., 2000. – 239 с.
23. Хоптяр Ю.А. Залізничне будівництво на Поділлі в кінці XIX – на початку XX ст. // Наукові праці історичного факультету Кам'янець-Подільського державного педагогічного інституту. – Кам'янець-Подільський, 1996. – Т. 2. – С. 70-74.
24. Хоптяр Ю.А. Налагодження судноплавства по Дністру в межах Подільської губернії (60 – початок 90-х рр. XIX ст.) // Матеріали X-ї Подільської історико-краєзнавчої конференції. – Кам'янець-Подільський, 2000. – С. 269-275.
25. Экономическая жизнь Подолии. – 1913. – №5.

This article considers some aspects of transport formation in Podillya province and influence on the town development of the second part of XIX – beginning of XXth centuries. The material is based on archives documents, published data and periodicals.

Key words: Podillya province, transport, town.

Отримано: 7.11.2009