

ІСТОРИЧНИЙ РОЗВИТОК МОСТОБУДІВНИЦТВА В УКРАЇНСЬКИХ ГУБЕРНІЯХ ПЕРШОЇ ПОЛОВИНИ XIX ст. (НА ПРИКЛАДІ КИЇВСЬКОЇ ГУБЕРНІЇ)

Любомир Губицький

HISTORICAL DEVELOPMENT OF BRIDGE CONSTRUCTION IN THE UKRAINIAN PROVINCES IN THE FIRST HALF OF THE XIX CENTURY (ON THE EXAMPLE OF KYIV PROVINCE)

Lyubomyr Hubytskyy

Historical literature and archival sources, which were analyzed, allowed to reveal the components of development of river transport constructions of the Kyiv province of the first half of the 19th century. Work with the corps of sources presented in Central State Historical Archive of Ukraine in Kyiv, State Archive of Kyiv region, State Archive of Kyiv restored the peculiarities of state agencies relations, designed to coordinate the actions of local authorities, delegates of the merchant class in the field of construction of transport facilities, in particular, river bridges. It was found that the main reasons for building bridges were the aspirations of the authorities and the entrepreneurial class to provide profits that associated with the transportation of people, the supply of goods. It was established that were involved in the construction of bridges the state, represented by the provincial government, and merchants who became contractors. There were many cases when bridges, dams and river carriages were built by the efforts of several private and starost granges farms, whose economists acted as organizers of construction and their using. Regulation of the use of river structures pushed the authorities to abolish the privileges of fee collection, the right to which nobles, landowners inherited from Polish state. Authorities granted permits to build or purchase bridges only in cases, where it did not contradict the military calculations. With the help of merchants were erected not only river structures, but entrepreneurs were involved in the construction of roads leading to bridges. There were cases where foreign engineers have been involved in the design and construction of stone bridges. Contemporaries insisted on the low quality of erected transport structures (wooden dams, bridges) on small rivers of the Kyiv province by the efforts of peasants involved in the zemstvo duty. The consequences of this state of river transport facilities for trade were difficult to transporting people and goods each spring and autumn rainy season.

Keywords: bridges, rivers, Kyiv province, construction, maintenance.

Забезпечення доступу до сировини, товарів, які присутні на тих чи інших територіях в недостатній кількості здійснювалося незважаючи на перешкоди, у тому числі водні. Річки були не лише транспортними шляхами, але й перешкодами, якщо зважати на потреби населення, яке не було безпосередньо долучене до річкового транспортування чи торгівлі. Способи і засоби подолання водних перешкод ставали джерелами поповнення бюджетів окремих господарств, господарств землевласників, державного бюджету. Аналіз комплексу джерел стосовно будівництва та експлуатації мостів та інших річкових споруд, які зберігаються в Центральному державному історичному архіві України у м. Києві, Державному архіві Київської області, Державному архіві міста Києва сприяв виокремленню особливостей співпраці влади та підприємницького стану у забезпеченні якісного функціонування річкових транспортних коридорів губернії в першій половині XIX століття. Історія торгівлі провінційних містечок Київської губернії XIX ст. була зацікавленням як істориків, так і краєзнавців України, Росії, Польщі (Фундуклей 1852), (Похилевич 2005), (Юхименко, Гай, Репрінцев 1994), (Кравченко, Чиговська, Неліна 2004), (Кос-триця 2005), (Чернецький 2003), (Колесник 2007), (Перерва 2010). При роботі з джерелами використано принципи історизму та науковості, методи аналізу історичних джерел, проблемно-хронологічний підхід.

Зведення мостів, які використовувалися для перетину річок, було необхідністю для кожної громади. Громадянин міської чи сільської спільноти дбав у міру своїх фінансових, технічних і фізичних можливостей про них, оскільки вони давали можливість дістатись необхідного місця самотужки або разом із вантажем. Так, Київське губернське правління 1802 р. нагадувало міщанам Києва про стан мостів у місті: «у багатьох місцях по вулицях мости частково зруйновані, потребували налагодження, і проїзд по них дуже ускладнений, тому поліція і просить про найшвидше виправлення вказаного недоліку згідно з надісланими в магістрат відомостями» (ДАК, ф. 1, оп. 2а, спр. 30, арк. 25).

Особливу увагу губернська влада надавала мостам, що з'єднували обидва береги Дніпра. Так, у червні 1802 р. Київський цивільний губернатор Михайло Короб'їн, реагуючи на рапорт Київського магістрату, в якому повідомлено про пошкодження плотами та байдаками міського дніпровського мосту, міст розбито і рознесено, зафіксовано зупинку руху мандрівників рікою, зробив розпорядження про запровадження варті задля запобігання подальших руйнувань мосту. Від магістрату вимагалось полагодити виявлені руйнування споруди, щоб люди, які проїжджали чи переходили мостом в обидва боки не відчували зупинок (ДАК, ф. 1, оп. 2а, спр. 30, арк. 130–130зв.).

У серпні того ж 1802 р. дійсний статський радник, київський цивільний губернатор і кавалер М. Короб'їн, заради торгівлі та зручного транспортування погодився на пропозицію Київського магістрату щодо встановлення режиму пропуску через мостові ворота Дніпровського мосту водоплавних суден і плотів, а саме в 1-й та 2-й годині з полудня кожної доби. Вказані години були визначені для пропуску через мостові ворота осіб, які мали комунікацію водою із суднами і лісами вверх і вниз за течією ріки Дніпра. Задля забезпечення термінових перевезень в місто кур'єрів чи всіх необхідних для життя припасів у вказані години, видано розпорядження про запровадження чергового судна, яке завжди було наготові. Магістрат здійснював розведення і зведення мостових воріт, чим опікувався магістратський наглядач. Натомість, губернське правління змінило вказаний порядок та дотримуючись постанови від 1790-го року, наданої колишнім генерал-сенатором і кавалером графом Кречетниковим Київському намісницькому правлінню, в якій відповідальними за пропуск суден і лісу, розведення мостових воріт визначено квартальних офіцерів, які призначаються поліцією. До того ж офіцерам наказано в час пропуску жодних утисків і вимог не здійснювати людям, які проїжджали та пропливали через ріку. А магістратський наглядач зобов'язаний був спостерігати лише за справністю та цілісністю мосту, дбати про матеріали і робітників, які забезпечували ремонт (ДАК, ф. 1, оп. 2а, спр. 30, арк. 36–37зв.).

Міністр комерції Микола Румянцев в квітні 1803 р. запропонував київському воєнному губернатору, генералу О. Тормасову здійснити заходи для побудови мосту через Дніпро. У відповідь на пропозицію міністра комерції та доповідаючи київському воєнному губернатору, київський цивільний губернатор П. Панкрат'єв повідомив, що в Києві існував міст через Дніпро, утримання якого покладене на міський бюджет (ЦДІАК, ф. 533, оп. 1, спр. 177, арк. 4). Дніпровський міст побудований з лісових плотів, підтримуваний з одного боку палями чи стовпами. Цей міст зводився щоліта після того, як ріка входила в свої береги, а знімався при настанні зими. В час експлуатації цього мосту на ріці для пропуску суден, що проходили через нього зверху вниз і знизу вверх розводили ворота, причому плати жодної на ньому з барок та інших суден не збирали. Цей міст на підставі Імператорської волі утримувався за рахунок міського бюджету. Цивільний губернатор стверджував, що замість існуючого на плотях мосту можна звести міст на суднах, як пропонував міністр комерції. Губернатор наголошував, що на утримання такого мосту необхідно буде значно більші кошти, на які міський бюджет не може піти, оскільки в попередні роки зазнав надзвичайних витрат. І на 1803 р. цієї суми було настільки мало, що за її рахунок здійснити побудову нового мосту не було можливості.

Згодом цивільний губернатор в травні 1803 р. погодився лише на пропозицію київського магістрату щодо удосконалення наявного дніпровського мосту (ЦДІАК, ф. 533, оп. 1, спр. 177, арк. 6–6зв.). Магістрат, виконуючи припис губернатора, створив кошторис про необхідні матеріали і суму на ремонт Дніпровського моста. Губернатор погодився на проект запропонований міським архітектором, щоб Дніпровський міст переробити з додаванням нового матеріалу і створенням нової свяги чи переплету так, щоб підвищити за допомогою колод підлоги, з дошок на цілий аршин. Після реконструкції цей міст міг вільно витримувати великі вантажі. До речі міст мав витримувати великі вантажі не потрапляючи у воду, як було до реконструкції. Як бачимо, ініціативи найвищих чиновників дійсно були актуальними, але не підтверджені фінансовими трансфертами.

Висновки цивільного губернатора дійсно виявилися аргументованими стосовно вигідності та дешевизни дніпровського мосту, утримуваного київським магістратом. Якщо зважити на дані 1808 р., то київський бюджет з дозволу київського міського голови Миколи Рачковського, на рік відраховував на утримання Дніпровського моста – 2323 крб. 52 коп. Натомість бюджет виділив на утримання перевізних суден, коли міст був розведеним – 500 крб. (ДАКО, ф. 2, оп. 145, спр. 102, арк. 179). Частину коштів, виділених на ремонт перевізних суден повернули. Так, член міської комісії Тернавський повернув 1 крб. 44 коп., що залишилися із суми, відпущеної йому на оновлення Дніпровських перевізних суден (ДАКО, ф. 2, оп. 145, спр. 102, арк. 179зв.). Бажання зекономити присутнє як у владних структур, так і в приватних осіб. Але у певних випадках недофінансування якісних будівельних робіт при спорудженні та ремонту мостів означало ризик руйнування недовготривалих споруд. Такі випадки були пов'язані із повеннями. У 1804 р. губернська влада змушена була витратити додаткові кошти на оновлення поруйнованих водою мостів, переправ, гатей, гребель (ЦДІАК, ф. 533, оп. 1, спр. 489, арк. 2).

Утримання Дніпровського мосту у Києві не лише приносило користь та прибуток, але й було пов'язане із втратами, у тому числі особистими. У 1808 р. Київський магістрат стягнув за вироком з наглядача Дніпровського мосту київського міщанина Григорія Горкашевського і мостівників, а також з київського міщанина Ситникова замість використаних комісією в 1807 р. на ремонт розбитого баркою Ситникова дна провислого мосту (ДАКО, ф. 2, оп. 145, спр. 102, арк. 179зв.). Тобто, бачимо, що наглядач Дніпровського мосту несе особисту фінансову відповідальність за стан споруди.

Щороку київський бюджет на ремонт мостів з каналами, доріг витрачав 10000 крб. (ДАКО, ф. 2, оп. 145, спр. 102, арк. 179). Якщо врахувати прибутки київського міського бюджету 1808 р., які становили 143108 крб., то витрати на Дніпровський міст із супровідними суднами становили 2% від прибутків міста. А витрати на Дніпровський міст разом із витратами на роботи стосовно міських мостів, з каналами та дорогами склали 9% від міських коштів.

В окремих випадках порушення сполучення через ріку призводило до економічної кризи, занепаду торгівлі в певному місті. Так трапилося із містом Чигирином, яке повітовим маршалом дворянства було визнано найбільш бідним з усіх не лише державних міст, але й власницьких містечок у губернії (ДАКО, ф. 2, оп. 1, спр. 2632, арк. 56). Оскільки до 1820 р. місто, яке було збудоване по обох сторонах Тясмина поєднувалося між собою греблею, але після повені, яка знесла греблю, місто поділилося на дві частини, майже без будь-якого сполучення. Єдине, що пором був облаштований для проїзду на певній відстані від тієї частини міста, де проживали євреї. Цей факт призвів до зменшення комерції, до погіршення стану із самими переїздами мешканців. Дворянський маршал Трипільський пропонував заради відновлення торгівлі в Чигирині, за рахунок міського бюджету побудувати греблю і з'єднати обидві частини міста. Такий крок мав призвести до примноження міських доходів.

Черкаський маршал дворянства Березовський 1826 р. пропонував звести міст у м. Черкаси, а саме «міст для найзручнішого великого тракту і переправи через ріку Дніпро безпосередньо з Черкас в Полтавську губернію на село Панське чи Дубинку Золотонішського повіту. Мотивацією для такого кроку стало підсилення та поширення торгівлі (ДАКО, ф. 2, оп. 1, спр. 2632, арк. 34зв.). Київський цивільний губернатор Катеринич 1829 р. у кошторисі губернських витрат затвердив позицію щодо будівництва мостів у губернії (ЦДІАК, ф. 533, оп. 2, спр. 500 (475), арк. 487зв.). На 1830–1833 рр. виділено кошти у сумі 76079 крб. на спорудження чотирьох мостів, а саме на побудову 3-х мостів в Радомишльському повіті та перебудову в м. Корсуні дерев'яного мосту. Цивільний губернатор вказане рішення затвердив, розподіливши витрати наступним чином: на мости в Радомишльському повіті 36970 крб. 50 коп., на міст в м. Корсуні Богуславського повіту на р. Росі – 39109 крб. (ЦДІАК, ф. 533, оп. 2, спр. 500 (475), арк. 487зв.).

Однак держава шукала шляхів здешевлення будівництва мостів через механізм торгів для бажаючих стати підрядником вказаних робіт. Так, 1830 р. Згідно з Імператорським Указом, Губернському Правлінню повідомлено: що на відновлення дерев'яних мостів біля м. Радомишля на ріках Мика, Тетерів і Сухарка, пошкоджених під час повені дозволено Міністром внутрішніх справ використати із сум земського збору 34944 крб. 50 коп. (ДАКО, ф. 280, оп. 1, спр. 657, арк. 1). Однак на торги ні в Радомишльську поліцію, ні в казенну палату бажаючі тричі не з'явилися, що спонукало місцеву владу оголосити вдруге торги. Показовим є той факт, що суми заплановані губернською владою на ці роботи (36970 крб. 50 коп.) були меншими від сум, затверджених Міністерством внутрішніх справ (34944 крб. 50 коп.). Можливо, саме бажання влади здешевити виплати підрядникам і ставали причиною відмови підприємців від участі в торгах. Незважаючи на вказані обставини, торги відбулися і підрядники роботи виконали. Оскільки, статистичні дані наведені 1836 р. Київським губернським статистичним комітетом свідчили, що біля м. Радоми-

шля діяли три дерев'яні мости, що поєднували береги річок Мики, Тетерева і Сухарки (ДАКО, ф. 804, оп. 1, спр. 1, арк. 41).

Нарівні із мешканцями приватних міст до виконання земських повинностей, серед яких були ремонт мостів та гатей, зобов'язувалися і поміщики. Звичайно, поміщики не виконували роботи пов'язані із ремонтом, але мали надати робітників або матеріали. Саме такі зобов'язання 1831 р. викликали незадоволення у власників м. Махнівки поміщиків Мазаракі (ДАКО, ф. 1, оп. 336 доп., спр. 2539, арк. 38).

Хоча центральна влада забороняла отримувати збори власникам землі за проїзд через мости, але траплялися протилежні випадки. Транспортні споруди були дорогими і потребували періодичного ремонту, кошти на що збиралися з проїжджих. Так, 1831 р. в Київське губернське правління Черкаський Нижній земський суд повідомляв про те, що біля містечка Сміли (у власності графа Самойлова) на ріці Ірдині існував міст довжиною 282 сажня. Цей міст утримувався Білозерським, Рускополянським, Свидовським і Ломоватським старостинськими фільварками, а також поміщицькими економіями: Межиріцькою (княгині Багратіон), Мліївською (графині Самойлової), Смілянською (графа Самойлова) і Жаботинською (поміщиці Захаржевської) (ДАКО, ф. 1, оп. 336 доп., спр. 2539, арк. 66зв. – 67). Земський суд діяв на підставі указу Київської казенної палати від 20 травня 1822 р. під №3171, яким зобов'язано повідомити владу про підстави здійснення зборів за проїзд через міст. Виявили, що Ірдинський міст належав Білозерському старостинському фільварку, який і отримував грошові платежі на основі люстраційного положення, яке знаходилося в Київській казенній палаті. За проїзд вказаним мостом стягувалося на користь орендного власника Білозерського фільварку лише з воза проїжджих людей нижчого стану по 4 коп. міддю, а з піших людей жодної платні не брали.

Мости з перевозами потребували постійних витрат хоча приносили й невеликі, але стабільні прибутки. Так, 1832 р. від користування мостами влада деяких міст Київської губернії задекларувала наступні прибутки (ЦДІАК, ф. 442, оп. 1, спр. 1195, арк. 188). Прибутки від експлуатації мостів та перевозів в Києві становили 13600 крб., а в Каневі 360 крб. Якщо порівнювати із міськими доходами Києва, які в 1832 р. дорівнювали 237316 крб., та доходами 1832 р. Канів на суму 15341 крб., то виявиться, що прибутки від мостів і перевозів Києва у бюджеті міста становили 5,7%, а в Каневі – 2,3%.

Наступного 1833 р. з'явилася ініціатива будівництва наплавного мосту через Дніпро у Києві (ЦДІАК, ф. 442, оп. 65, спр. 154, арк. 1). Але як ми бачимо, міст у Києві існував попереднього року і приносив чималі прибутки. Тому могло йтися лише про заміну старого мосту на новий. І дійсно новий міст було збудовано (ЦДІАК, ф. 442, оп. 65, спр. 56, арк. 1). Влада подбала і про утримання мостової інфраструктури у справному стані (ЦДІАК, ф. 442, оп. 65, спр. 262, арк. 1). Безпосередньо цим питанням займався окремий чиновник, який був зобов'язаний збирати спеціальний акциз на користування мостом та перевозом. Саме ці чиновники намагалися використати свої професійні обов'язки для отримання незаконної вигоди (ЦДІАК, ф. 442, оп. 65, спр. 330, арк. 1). Про це свідчить факт, що трапився із відставним капітаном Щепановим, якого примусив до сплати 1 крб. квартальний наглядчик, чим не лише накликав на себе біду, але й став символом затримок під час переїзду через Київський Дніпровський міст. Незважаючи на складнощі із адміністративним ресурсом, місцеве населення шукало і знаходило засоби для побудови нових мостів. У вказаному 1833 р. влада врахувало прохання мешканців м. Звенигородки, де й розпочався процес побудови мосту (ЦДІАК, ф. 442, оп. 65, спр. 209, арк. 1).

У разі мандрівки російського імператора або членів імператорської родини заздалегідь повідомляли губернську адміністрацію, яка за маршрутом руху імператорського пошту перевіряла та забезпечувала ремонт доріг та мостів. Саме так трапилося в 1836 р. (ЦДІАК, ф. 442, оп. 1, спр. 2040, арк. 135).

На зміну дерев'яним транспортним спорудам, які служили переміщенню людей і товарів через водні перепони, приходили більш стійкі й міцні кам'яні. Це відбувалося у зв'язку із спорудженням шосейних доріг. Напрямок будівництва шосе визначався місцезнаходженням імперської столиці. Шосе будували із сходу на захід. На порядок денний будівництво кам'яного мосту через Дніпро стало після появи Броварського шосе. Державна скарбниця задля будівництва Київського ланцюгового мосту 1847 р. найняла англійського інженера Карл де Віньоля (ДАК, ф. 59, оп. 1, спр. 5, арк. 21). Контракт між скарбницею та англійським інженером від 12/14 вересня 1847 р. на побудову Київського ланцюгового мосту, а саме його 25 пункт виявився підставою для договору, укладеного почесним громадянином Соломоном Блюмбергом з вказаним інженером Карлом де Віньолем 6/18 лютого 1849 р. Блюмберг за власні кошти зобов'язався та звів ціле містечко для будівничих мосту на землі, яка належала громаді держав-

них селян села Микільська Слобідка Остерського повіту Чернігівської губернії. По обидва боки Дніпровської дамби були побудовані усі необхідні будівлі, як то: будинки з усіма належними до них флігелями, побудовами, дворами, конюшнями і коморами, сараями критими і некритими, окремо побудовані комори, різні майстерні і кузні, склади, балагани для розміщення робітників, кухня, пекарні, кашоварні, погребі, бані і лікарня. Згодом після завершення ланцюгового мосту та смерті Блюмберга його нащадки 1854 р. продали вказане містечко за 10000 крб. сріблом.

Будівництво таких стратегічних об'єктів як Київський ланцюговий міст не обходилося без урочистостей, як при закладанні, так і при введенні в експлуатацію. 1848 року було святково закладено вказаний міст через р.Дніпро за Печерською фортецею на шляху до Броварів Полтавської губернії. А саме, в заглиблення основного каменю вміщено Золоту медаль, декілька монет, бронзову дошку і срібну лопатку (із ручкою зі слонової кістки), на яких зазначено рік та ім'я імператора, який царював (ЦДІАК, ф. 486, оп. 3, спр.335, арк. 120). Цей міст побудували на шести кам'яних биках та двох берегових устоях, довжиною 320 сажнів, шириною 8 і висотою від 8 до 9 сажнів. Основне будівництво коштувало 2 350 000 крб. сріблом. Київський воєнний, подільський і волинський генерал-губернатор 1852 р. доповідав імператору Миколі I, що будівництво постійного мосту через Дніпро наближається до завершення (ЦДІАК, ф. 442, оп. 1, спр. 9478, арк. 7). І дійсно 1853 р. настав час для завершальних урочистостей. У вересні 1853 р. Київ приймав високих гостей. В присутності Його Імператорської Височості Государя Великого Князя Миколи Миколайовича відкрито в Києві на ріці Дніпро постійний ланцюговий міст (ДАКО, ф. 2, оп. 145, спр. 569, арк. 25зв.). З того часу на підставі положення, Височайше затвердженого 15 жовтня 1853 р., здійснювався проїзд мостом і шосе, яке з'єднувало з ним Києво-Подільську частину міста. Для підтримки його в робочому стані влада визначила стягувати прикажчикам з проїжджих через нього перевізну плату.

Свято в Києві стало підставою для надій у Черкасах (ДАКО, ф. 2, оп. 145, спр. 569, арк. 26). Оскільки скасований в місті Києві наплавний міст, з усіма приналежними до нього суднами, був оцінений для продажу, а черкашани виявили бажання його придбати, для облаштування необхідного через р. Дніпро, постійного для торговельних потреб сполучення Київської та Малоросійських губерній. Торговельні інтереси в даному випадку пішли врозріз із воєнними. І пропозиція Губернської адміністрації про влаштування цього мосту в м. Черкасах за рахунок міських бюджетів, залишилась без наслідків, тому що існуюча переправа в цьому населеному пункті належала до воєнних доріг другого розряду та забезпечувалася із земських повинностей.

Взаємозв'язок між будівництвом мостів та доріг прослідковувався як на Лівобережжі, так і на Правобережжі Дніпра. Завершення Київського ланцюгового мосту призвело до запиту на оновлення та будівництво нових доріг. Так, 6 жовтня 1853 р. почесний громадянин Андрій Никитин надав бердянському купцю 1-ї гільдії Осипу Пестриковському підряд на будівництво дороги (ДАК, ф. 59, оп. 1, спр. 1, арк. 4зв.). Купці підписали угоду про передачу підрядів для облаштування в Києві спуску від Микільського собору до Ланцюгового мосту на суму 15000 крб.

Для послуг торговців, подорожніх та місцевого населення Київської губернії 1854 р. діяли для перевозу через судноплавні та несудноплавні ріки 3 наплавні мости, 6 переправ, переправних мостів і 1085 гребель (ДАКО, ф. 35, оп. 14, спр. 8, арк. 119). У Канівському повіті губернії 1859 р. функціонувала воєнна дорога з міста Канева до міста Корсуня. Земство зуміло побудувати більше 10 добротних кам'яних мостів на цьому шляху. На ній стояли заїжджі двори, один з яких був у Таганчі (Дорошенко 2016, с. 28). Саме 1859 р. Т. Шевченко проїздом був у Таганчі і їхав цією дорогою та мостами до Корсуня. Мостобудівництво було вагомою турботою населення Богуславського, а згодом Канівського повіту протягом усіх десятиліть першої половини XIX ст., оскільки ще 1803 р. населення гуртом будувало кам'яні мости (ЦДІАК, ф. 533, оп. 1, спр. 231, арк. 18). Міщани Корсуня та усього Богуславського повіту для благородної справи побудови кам'яного мосту зобов'язалися зібрати з кожної душі по 7 з половиною копійок.

Побудова мостів та нагляд за їх станом були справами державного значення. Київський генерал-губернатор повідомляв про заходи, покликані забезпечувати наявність та якість мостів та переправ в губернії: 1) влаштовані нарядом мешканців наплавний міст через р. Дніпро (м. Черкаси) і дві переправи для військ – засобами земства (м. Черкаси, Канів); 2) направлені ґрунтові поштові і воєнні дороги із спорудженням на них переправ (ЦДІАК, ф. 442, оп. 38, спр. 881, арк. 3).

Таким чином, інтереси держави та приватні інтереси купців та підприємців співпадали у намаганні слідкувати за станом транспортних споруд, які мали забезпечувати безпечний переїзд та перевезення річками Київської губернії. Держава, місцеві мешканці в рахунок земських повинностей, міщани та торговці спільними зусиллями будували мости, перевози через

судноплавні та несудноплавні ріки. В основному транспортні споруди через ріки будувалися на основі дерев'яної сировини. Але й в губернії траплялися випадки кам'яного будівництва, прикрасою та вершиною якого став Київський ланцюговий міст, завершений в 1853 р.

Список джерел та літератури

- Державний архів м. Києва (ДАК), ф. 1, оп. 2а, спр. 30, 231 арк.
ДАК, ф. 59, оп. 1, спр. 1, 6 арк.
ДАК, ф. 59, оп. 1, спр. 5, 53 арк.
Державний архів Київської області (ДАКО), ф. 1, оп. 336 доп., спр. 2539, 1542 арк.
ДАКО, ф. 2, оп. 1, спр. 2632, 58 арк.
ДАКО, ф. 2, оп. 145, спр. 102, 217 арк.
ДАКО, ф. 2, оп. 145, спр. 569, 60 арк.
ДАКО, ф. 35, оп. 14, спр. 8, 144 арк.
ДАКО, ф. 280, оп. 1, спр. 657, 7 арк.
ДАКО, ф. 804, оп. 1, спр. 1, 125 арк.
ДОРОШЕНКО, А., ДОРОШЕНКО, В., 2016, Таганчанський лексикон, Миронівка: Склянка часу.
КОЛЕСНИК, В., 2007, Відомі поляки в історії Вінниччини: Біографічний словник, Вінниця: Розвиток.
КОСТРИЦЯ, М., 2005, Постаті землі Бердичівської: історико-краєзнавчі нариси, Т. 1, Житомир, 190 с.
КРАВЧЕНКО, Н., ЧИГОВСЬКА, Л., НЕЛІНА, Т., 2004, Фастівщина: Сторінки історії (від давнини до 20-х років ХХ століття), Фастів.
ПЕРЕРВА, В., 2010, Графи Браницькі: підприємці і меценати, Біла Церква: О. Пшонківський.
ПОХИЛЕВИЧ, Л., 2005, Сказания о населенных местностях Киевской губернии, Біла Церква: Видавець О. Пшонківський.
ФУНДУКЛЕЙ, И., 1852, Статистическое описание Киевской губернии, Ч. 1, СПб.: Изд. И. Фундуклей.
Центральний державний історичний архів у м. Києві (ЦДІАК), ф. 442, оп. 1, спр. 1195, 208 арк.
ЦДІАК, ф. 442, оп. 1, спр. 2040, 137 арк.
ЦДІАК, ф. 442, оп. 1, спр. 9478, 23 арк.
ЦДІАК, ф. 442, оп. 38, спр. 881, 66 арк.
ЦДІАК, ф. 422, оп. 65, спр. 56, 41 арк.
ЦДІАК, ф. 442, оп. 65, спр. 154, 10 арк.
ЦДІАК, ф. 442, оп. 65, спр. 209, 338 арк.
ЦДІАК, ф. 442, оп. 65, спр. 262, 10 арк.
ЦДІАК, ф. 442, оп. 65, спр. 330, 17 арк.
ЦДІАК, ф. 486, оп. 3, спр. 335, 120 арк.
ЦДІАК, ф. 533, оп. 1, спр. 177, 17 арк.
ЦДІАК, ф. 533, оп. 1, спр. 231, 20 арк.
ЦДІАК, ф. 533, оп. 1, спр. 489, 86 арк.
ЦДІАК, ф. 533, оп. 2, спр. 500 (475), 492 арк.
ЧЕРНЕЦЬКИЙ, Є., 2003, Браницькі герба Корчак, Біла Церква.
ЮХИМЕНКО, П., ГАЙ, А., РЕПРИНЦЕВ, В., 1994, Біла Церква. Шлях крізь віки, Біла Церква: «Буква».

References

- Derzhavnyi arkhiv m. Kyieva [State Archives of Kyiv]. (DAK), fond 1, opys 2 a, sprava 30, 231 ark. [In Russian].
DAK, f. 59, op. 1, spr. 1, 6 ark. [In Russian].
DAK, f. 59, op. 1, spr. 5, 53 ark. [In Russian].
Derzhavnyi arkhiv Kyivskoi oblasti [State Archives of Kyiv region]. (DAKO), f. 1, op. 336 dop., spr. 2539, 1542

ark. [In Russian].

DAKO, f. 2, op. 1, spr. 2632, 58 ark. [In Russian].

DAKO, f. 2, op. 145, spr.102, 217 ark. [In Russian].

DAKO, f. 2, op. 145, spr.569, 60 ark. [In Russian].

DAKO, f. 35, op. 14, spr.8, 144 ark. [In Russian].

DAKO, f. 280, op. 1, spr.657, 7 ark. [In Russian].

DAKO, f. 804, op. 1, spr.1, 125 ark. [In Russian].

DOROSHENKO, A., DOROSHENKO, V., 2016, Tahanchanskyi leksykon [Taganchansky lexicon]. Myronivka: Sklianka chasu. [In Ukrainian].

KOLESNYK, V., 2007, Vidomi poliaky v istorii Vinnychyny: Biohrafichnyi slovnyk [Famous Poles in the history of Vinnytsia: Biographical Dictionary]. Vinnytsia: Rozvytok. [In Ukrainian].

KOSTRYTSIA, M., 2005, Postati zemli Berdychivskoi: istoryko-kraieznachchi narysy [Figures of the land of Berdychiv: historical and local lore essays]. T.1, Zhytomyr. [In Ukrainian].

KRAVCHENKO, N., CHYHOVSKA, L., NELINA, 2004, Fastivshchyna: Storinky istorii (vid davnyny do 20-kh rokiv KhKh stolittia) [Fastiv region: Pages of history (from antiquity to the 1920s)]. T., Fastiv. [In Ukrainian].

PERERVA, V., 2010, Hrafi Branytski: pidpriyemtsi i metsenaty [Counts Branicki: entrepreneurs and patrons]. Bila Tserkva: O.Pshonkivskyi. [In Ukrainian].

POKHILEVICH, L., 2005, Skazaniia o naselennykh mestnostiakh Kievskoi gubernii [Legends about the populated areas of the Kiev province]. Bila Tserkva: Vydavets O.Pshonkivskyi. [In Russian].

FUNDUKLEI, I., 1852, Statisticheskoe opisanie Kievskoi gubernii [Statistical description of the Kiev province]. CH.1, SPb.: Izd. I. Funduklei. [In Russian].

Tsentralnyi derzhavnyi istorychnyi arkhiv u m. Kyievi [Central State Historical Archive in Kyiv]. (TsDIAK), f. 442, op.1, spr.1195, 208 ark. [In Russian].

TsDIAK, f. 442, op. 1, spr. 2040, 137 ark. [In Russian].

TsDIAK, f. 442, op. 1, spr. 9478, 23 ark. [In Russian].

TsDIAK, f. 442, op. 38, spr. 881, 66 ark. [In Russian].

TsDIAK, f. 442, op. 65, spr. 56, 41 ark. [In Russian].

TsDIAK, f. 442, op. 65, spr. 154, 10 ark. [In Russian].

TsDIAK, f. 442, op. 65, spr. 209, 338 ark. [In Russian].

TsDIAK, f. 442, op. 65, spr. 262, 10 ark. [In Russian].

TsDIAK, f. 442, op. 65, spr. 330, 17 ark. [In Russian].

TsDIAK, f. 486, op.3, spr. 335, 120 ark. [In Russian].

TsDIAK, f. 533, op.1, spr. 177, 17 ark. [In Russian].

TsDIAK, f. 533, op.1, spr.231, 20 ark. [In Russian].

TsDIAK, f. 533, op.1, spr. 489, 86 ark. [In Russian].

TsDIAK, f. 533, op.2, spr. 500 (489), 492 ark. [In Russian].

CHERNETSKYI, Ye., 2003, Branytski herba Korchak [Branicki coat of arms Korchak]. Bila Tserkva. [In Ukrainian].

YUKHYMENKO, P., HAI, A., REPRINTSEV, V., 1994, Bila Tserkva. Shliakh kriz viky [Bila Tserkva. The way through the ages]. Bila Tserkva: «Bukva». [In Ukrainian].

Історичний розвиток мостобудівництва в українських губерніях першої половини XIX ст. (на прикладі Київської губернії)

Проаналізовані історична література та архівні джерела дозволили визначити складові проблеми розвитку річкових транспортних споруд Київської губернії першої половини XIX ст. Робота із корпусом джерел, представлених в Центральному державному історичному архіві України у м. Києві, Державному архіві Київської області, відновила особливості взаємин держави, покликаних координувати дії представників місцевих органів влади, делегатів купецького стану в галузі будівництва транспортних споруд, зокрема, річкових мостів. Виявлено, що основними причинами побудови мостів було прагнення влади та під-

приємницького стану забезпечити вигоди торгівлі, які були пов'язані із забезпеченням перевезення людей, постачання вантажів та товарів. Встановлено, що до побудови мостів долучалися як держава, в особі губернської влади, так і купці, що ставали підрядниками. Непоодинокими були випадки, коли мости, греблі та перевози зводилися зусиллями декількох приватних, старостинських фільварків, економів яких виступали як організаторами будівництва, так і їх використання. Регламентація використання річкових споруд штовхала владу до усунення привілеїв щодо плати, право на яку шляхтичі, землевласники успадкували ще від польської держави. Влада надавала дозволи на будівництво чи купівлю мостів лише у випадках, коли вони не перечили воєнним розрахункам. За допомогою зусиль купців зводились не лише річкові споруди, але підприємці залучалися до побудови доріг, які прямували до мостів. Виявлено випадки, коли до проектування та виконання будівництва кам'яних мостів залучалися іноземні інженери. Сучасники наполягали на невисокій якості зведених транспортних споруд (гребель, дерев'яних мостів) на невеликих річках Київської губернії зусиллями селян, використовуваних в межах земської повинності. Наслідками такого стану річкових транспортних засобів сполучення для торгівлі було ускладнення перевезення людей та товарів кожного весняного та осіннього дощових сезонів.

Ключові слова: мости, ріки, Київська губернія, будівництво, догляд.

Hubytskyi Lyubomyr, Candidate of sciences (Ph.D) in History, Docent, Kyiv national university of trade and economics, Chair of Philosophy, Sociology and Political Science.

Губицький Любомир, кандидат історичних наук, доцент, доцент кафедри філософії, соціології та політології Київського національного торговельно-економічного університету.

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-8511-6461>

Received: 13-11-2020

Advance Access Published: March, 2021