

ДІЯЛЬНІСТЬ ХАРКІВСЬКОГО ЗЕМСТВА У СФЕРІ БУДІВНИЦТВА ТА РЕМОНТУ СУХОПУТНИХ ШЛЯХІВ У ДРУГІЙ ПОЛОВИНІ ХІХ – ПОЧАТКУ ХХ СТОРІЧЧЯ

У статті досліджуються основні напрями дорожньо-будівельної діяльності земських установ Харківської губернії протягом другої половини ХІХ – початку ХХ ст.; аналізується ефективність вирішення земством основних проблем, пов'язаних із будівництвом і ремонтом сухопутних шляхів на території Харківської губернії. Автором простежено вплив дорожньо-будівельної діяльності земських установ на соціально-економічний розвиток Харківської губернії та на господарче життя її населення в 1864–1919 роках.

Ключові слова: *Харківська губернія, земські установи, дорожньо-будівельна діяльність, соціально-економічний розвиток, земська управа, земство.*

В статье исследуются основные направления дорожно-строительной деятельности земских учреждений Харьковской губернии на протяжении второй половины XIX - начала XX ст., анализируется эффективность решения земством основных проблем связанных со строительством и ремонтом сухопутных путей на территории Харьковской губернии. Автором прослежено влияние дорожно-строительной деятельности земских учреждений на социально-экономическое развитие Харьковской губернии и на хозяйственную жизнь ее населения в 1864–1919 годах.

Ключевые слова: *Харьковская губерния, земские учреждения, дорожно-строительная деятельность, социально-экономическое развитие, земская управа, земство.*

The article examines the main areas of road construction activities which were headed by Kharkov province government during the second half of the XIX th - beginning of the XX th century. It is analyzed the effectiveness of the solutions which were solved by these departments associated with the construction and renovation of land routes of Kharkiv provinces. On concrete examples it was shown that the problem of constant development of road infrastructure in the province, the organization of road construction and renovation work, strengthening the material-technical base of the road works, staffing road construction engineers and technicians have always been leading in the field of activity of the provincial, local self-departments of Kharkov province. Being a real pioneer in road construction, Kharkov district council reached the significant success in this branch of activity. It is observed the influence of road construction activities, which were provided by these local governments, which provided social and economic development and increasing of economic level of the population in 1864-1919 years.

Key words: *Kharkiv province, zemstvo institutions, road construction activities, socio-economic development, zemstvo council, zemstvo.*

Постановка проблеми дослідження визначається значною роллю земств як органів місцевого самоврядування в соціально-економічному розвитку Харківської губернії та недосконалістю розробки цієї проблеми в українській історичній науці. Протягом другої половини ХІХ – початку ХХ ст. земства залишалися складовою частиною українського пореформеного суспільства і суттєво вплинули на формування ринкової економіки. Їх поява сприяла вирішенню значного кола соціально-економічних проблем, що гальмували розвиток Харківської губернії, зокрема проблем пов'язаних з будівництвом та ремонтом сухопутних шляхів на території губернії. Темпи розвитку сільського господарства, промисловості та торгівлі в Харківській губернії значною мірою визначалися станом губернських сухопутних шляхів та станом гужового транспорту. Дорожньо-будівельна діяльність земських установ Харківської губернії протягом другої половини ХІХ – початку ХХ ст. без сумніву являла собою значний крок уперед у даній області, особливо з огляду на те, від чого доводилося відштовхуватися на початковому етапі. Актуальність обраної теми також визначається тим, що досягнення органів місцевого самоврядування в справі створення в Харківській губернії мережі шляхів сполучення, будівництва доріг, мостів та інших інженерних споруд протягом тривалого часу майже не досліджувалась.

Аналіз актуальних досліджень. Як свідчить історіографічний аналіз робіт, присвячених земській реформі 1864 р., усі без виключення автори досить високо оцінювали появу земств як органів місцевого самоврядування. Суттєвий внесок у наукову розробку питання соціально-економічної діяльності харківського земства зробили такі дослідники, як Д. І. Багалій, Д. П. Міллер [1], Є. С. Гордієнко [3], Л. Корнійчук [4], В. О. Корнілова, Т. Л. Степаненко, Л. В. Федоренко [9], Г. Є. Львов, Т. І. Полнер [10], М. Слобожанин [16] та інші автори, праці яких вирізняються насиченістю фактичним матеріалом і постановкою проблеми. Вони досліджували окремі важливі аспекти соціально-економічної діяльності Харківського земства. Проте далеко не

всі перелічені автори зрозуміли місце земської інженерно-будівельної служби у вирішенні проблем соціально-економічного розвитку Харківської губернії.

Мета статті полягає в комплексному дослідженні й реконструкції основних напрямків дорожньо-будівельної діяльності земських установ Харківської губернії протягом другої половини XIX – початку XX ст., в аналізі ефективності вирішення земством основних проблем, пов'язаних із будівництвом і ремонтом сухопутних шляхів на території Харківської губернії; у визначенні впливу інженерно-будівельної служби земських установ на загальний соціально-економічний розвиток Харківської губернії та на господарче життя її населення в 1864–1919 роках.

Виклад основного матеріалу. Для Слобідської України економічний розвиток у пореформений період значною мірою визначався рівнем розвитку доріг і дорожньої інфраструктури. Зокрема, успіх заходів із розвитку сільського господарства, промисловості й торгівлі в Харківській губернії багато в чому залежав від стану сухопутних шляхів сполучення, погана якість яких була істотною перешкодою на шляху подальшого розвитку ринкових відносин на Слобожанщині. Тому найбільш гостро господарчі проблеми регіону виявлялися саме в галузі будівництва й ремонту доріг. Скасування кріпосного права в 1861 р. об'єктивно спонукало російський уряд до подальших дій у напрямку реформування соціально-економічного та громадського життя в країні. На теренах Російської імперії, зокрема в Харківській губернії, з'явилися органи місцевого самоврядування, потреба в яких дуже гостро відчувалась у країні. Створення в 1864 р. та подальше становлення Харківського губернського й повітових земств як органів місцевого самоврядування об'єктивно поставило їх перед необхідністю вирішення значного кола місцевих господарських проблем, у тому числі й проблеми будівництва та ремонту доріг у губернії [11, с. 181–182].

Протягом другої половини XIX – початку XX ст. основним видом сполучення залишався гужовий транспорт. У прокладанні доріг, що пролягали по території Харківської губернії, до ведення органів земського самоврядування, крім невеликих місцевих шляхів сполучення (путівців) у перші пореформені роки входили головні транспортні артерії Харківської губернії, до яких належали такі загальноросійські військові й торговельні шляхи, як Московський, Кавказький, Одесько-Київський (Полтавський), а також традиційні ще з XVII ст. транспортні й торгові Муравський, Калміуський, Сагайдачний, Бакаїв, Рибінський та інші шляхи, загальна довжина яких у межах губернії досягала 2,8 тис. верст [19, с. 440–442]. До 1919 р. мережа шляхів Харківської губернії збільшилася майже до 16 тис. верст. Однак із них тільки 133 версти мали тверде покриття, решта шляхів залишалися ґрунтовими, а тому могли використовуватися лише в суху погоду [6, с. 13, 14].

Проведення земської реформи 1864 р., незважаючи на її обмеженість і незавершеність, одразу привернула увагу з боку українського суспільства. Ті завдання, які ставилися перед земствами за Положенням 1864 року, на практиці виглядали зовсім в іншому ракурсі. Необхідно було переглянути підходи до їх вирішення, по-новому подивитися на реальні можливості, якими були наділені земства для реалізації своїх планів. При цьому не можна не враховувати і того факту, що значне коло проблем доводилося вирішувати, не маючи належного досвіду, або починати з нуля. Тому на початковому етапі діяльності Харківському земству були притаманні численні починання в різних галузях та їх незавершеність, що посилювалося негативним ставленням до них з боку місцевого населення. До основних соціально-економічних проблем, які доводилося вирішувати земству, належали створення інженерної служби, організація будівництва шляхів, мостів, гребель, виробничих приміщень та інших інженерних споруд [13, с. 131–132].

Законом про земства 1864 р. одним з їхніх функціональних обов'язків стала відповідальність за стан шляхів. Необхідність виконання цієї повинності була зумовлена тим занедбаним станом доріг, який негативно позначався на соціально-економічному розвитку Російської імперії, в тому числі й Харківської губернії. Саме внаслідок цього російський уряд не мав нічого проти того, що значні за розміром видатки земських кошторисів припадали на дорожню повинність. Як обов'язкова повинність вона впливала на підхід земців до її виконання. Він був різним для багатьох повітових земських установ Харківської губернії: в одних повітах основні витрати на

будівництво й ремонт шляхів несло губернське земство, в інших – повітові земства, а в деяких повітах – і губернське, і повітове [18, с. 45–46].

Взагалі, питання розвитку інженерно-будівельної справи, яке вирішувало Харківське земство, були нерозривно пов'язані з його діяльністю в соціально-економічній галузі. Із часом у Харківському земстві спромоглися надати шляховій справі стрункої системи через практичні надбання. З одного боку, більш раціональним став розподіл між губернією і повітами земських турбот і витрат на цю справу. З другого, відпрацьовувалися найбільш вигідні за місцевими умовами типи споруд, встановлювалися норми й категорії будівельних матеріалів, з'ясовувалися лише придатні способи збору довідкових і дійсних цін на матеріали й роботи. Більше того, в кожній з українських губерній існували свої підходи до вирішення цієї проблеми [2, с. 248–250].

Від початку своєї діяльності Харківське земство перевело основні ремонтні й будівельні дорожні роботи на загальнодержавних шляхах з натуральної дорожньої повинності на грошову, що дозволило земству мати низку переваг при будівництві й ремонті доріг шляхом наймання для цих цілей селян-будівельників. Протягом 1880–1890-х років зусиллями Харківського земства будівельні роботи на загальнодержавних шляхах були переведені з господарського способу на підрядний. Таке нововведення було продиктовано прагненням земства замовляти роботи підрядникам «з торгів», які проводилися щорічно в губернській та повітових управах. Із тими будівельними артілями-підрядниками, що перемогли в тендері, земство укладало угоди, якими обумовлювався обсяг і кошторис дорожньо-будівельних робіт, а також порядок і терміни виконання робіт [17, с. 89–92].

За станом доріг у Харківській губернії, як і в інших регіонах Російської імперії, наглядали губернський і повітові справники, в обов'язки яких входило доводити до відома губернатора та губернської і повітових земських управ основні результати оглядів і перевірок. Поряд із цим, члени повітових управ в присутності земських гласних, губернського та повітових техніків щорічно оглядали стан виконаних на дорогах ремонтних і будівельних робіт і по складеному акті пропонували повітовим зборам перелік робіт, необхідних для виконання наступного року [16, с. 461–465].

Поступово Харківська губернія була поділена на дорожні дільниці, доручені наглядові особливих техніків, які обов'язково мешкали в межах своєї території і наглядали періодично за всіма губернськими дорогами, даючи на місці вказівки щодо проведення необхідних робіт. Вони ж складали доповідні, проекти, плани й кошториси, які перевірялися для більш значних робіт у центральному технічному бюро, заснованому при губернській Харківській управі. Бюро складалося з трьох осіб: старшого інженера, що завідував бюро, одного архітектора і одного техника, якому до того ж було доручено завідувати повітом губернського міста, бо інші повіти були розділені на сім дільниць з особливими дільничними техніками. На кожній дільниці, крім того, було по одному дорожньому майстру і одному старшому робітнику. Останній знаходився у тому самому повіті, де жив техник, а дорожній майстер жив у іншому повіті [5, с. 16–18].

В цілому Харківське земство, незважаючи на труднощі, вважало за необхідне витратити значні кошти на будівництво й ремонт як путівців, так і загальноросійських шляхів. Насамперед виконанням дорожньої повинності вирізнявся Вовчанський повіт, де земство почало прокладати шосейні дороги. Як свідчать факти, така ініціатива дістала підтримку з боку царського уряду, який 18 січня 1888 р. прийняв рішення призначити земству Харківської губернії на влаштування чотирьох під'їзних шляхів безповоротну допомогу в розмірі половини вартості цих доріг, тобто 188 тис. крб. [7, с. 642–644]. Але такі рішення приймалися лише тоді, коли дороги мали загальнодержавне значення. Якщо ж дорога мала лише місцеве значення, ніякої доплати земствам на утримання шляхів місцевого значення не надавалося [11, с. 188–189].

Враховуючи те, що багато повітових земств не мали значних коштів для будівництва та ремонту путівців і загальноросійських шляхів, а також часто відчували значну нестачу фахівців з дорожнього будівництва, питання поліпшення стану ґрунтових губернських та повітових шляхів не завжди вирішувалося кращим чином. У другій половині XIX ст., незважаючи на всі старання земських інженерів і техніків у галузі дорожнього будівництва, загальна якість шляхів сполучення в багатьох регіонах Харківської губернії перебувала в незадовільному стані. У більшості випадків

дороги були важкими для проїзду, а після виконання різних будівельних робіт швидко ставали непридатним і потребували нових витрат. Аналогічний стан справ у дорожньому будівництві спостерігався й у інших губерніях Наддніпрянської України [8, с. 225, 226].

Через відсутність у земства необхідних коштів дороги в багатьох регіонах Харківської губернії ремонтувалися в основному за допомогою землі, що насипалася на них під час прочищення узбічних каналів, і піску та за допомогою фашинників, у результаті чого проїзд такими дорогами був досить небезпечним. Із дощовими і талими водами на дорожньому полотні швидко утворювалися колії та ями. Як щойно побудовані, так і відремонтовані дорожні мости і труби часто ставали непридатними після весняних паводків і затоплень. Однак були в Харківській губернії і такі повітові земства, які досягли в дорожньому будівництві значних успіхів. Наприклад, це стосувалося земства Харківського повіту. Порівнюючи кількість шляхових споруд на утриманні харківських губернських зборів до введення земських установ і тих, які значилися в 1894 р., можна побачити, що в 1864 р. на балансі налічувалось усього 183 мости, решта мостів і шляхові споруди (греблі, гатки тощо) будувались і ремонтувались за рахунок важкої та нерівномірно розподіленої натуральної повинності [14, с. 91–98]. Через 25 років після введення земських установ, тобто в січні 1892 р., на утриманні губернських зборів перебувало вже 867 мостів, з яких дерев'яних – 845, завдовжки в 11 верст 253,46 кв. сажнів, а кам'яних і бетонних – 22, довжиною 26 кв. сажнів. Окрім цього, за рахунок тих же зборів утримувалося 789 гребель і гаток завдовжки понад 150 верст. Також на утриманні Харківського земства було 85 кам'яних бруківок довжиною більше 81 версти [12, с. 109–116].

У 1892 р. дорожні споруди на повітових шляхах були передані на фінансування повітових земств, які одержували інколи підтримку з боку Харківського губернського земства. Однак для виконання цієї дуже важливої повинності губернська земська грошова допомога повітовим земствам, хоч і була постійною, але не збільшувалась, а навпаки, іноді зменшувалась у зв'язку з нестачею фінансів. Усього в Харківській губернії на влаштування й ремонт шляхів і шляхових споруд у 1869 р. витрачалося 8 531 крб. 98 коп., через 10 років, у 1878 р., ця сума зменшилася до 7 908 крб. 65 коп., а в 1879 р. – ще до 7 414 крб. 30 коп. [15, с. 13–15]. Значне поліпшення у справі будівництва й ремонту доріг у Харківській губернії настало після створення при губернському земстві особливого «дорожнього капіталу», за рахунок якого здебільшого і стали будуватися мостові й шосейні дороги. На початку ХХ ст. губернське та повітові земства почали активно проводити дорожні роботи на тих дорогах, що пролягали з торговельних місць до залізничних станцій. До 1917 р. для надходження додаткових коштів на ремонтні роботи та будівництво шляхів у губернії Харківське земство встановило таксу за проїзд по деяких дорогах, що стягувалася із проїжджаючих. На багатьох ділянках дорожнього полотна вдалося викласти кам'яну бруківку в низинах і багнистих місцях, що уможливило проїзд дорогою в різні пори року. У роки Першої світової війни шляхи в Харківській губернії часто ремонтувалися за допомогою військовополонених німецьких та австро-угорських солдат [17, с. 301–304].

Висновки і перспективи подальших досліджень. Таким чином, завдання постійного розвитку дорожньої інфраструктури в губернії, організація дорожніх будівельних і ремонтних робіт та зміцнення їхньої матеріально-технічної бази, забезпеченість кадрами дорожньо-будівельних інженерів і техніків були провідними у сфері діяльності губернського та повітових земств Харківської губернії й постійно перебували в їхньому полі зору. Як свідчить аналіз основних напрямів дорожньо-будівельної діяльності Харківського земства, вона була багатогранною та вимагала від земців наполегливості при їх втіленні в життя. А якщо брати до уваги, що на це потрібні були і досить великі фінансові витрати, то можна зрозуміти всю складність їх розв'язання для земців, яким ще доводилося витримувати тиск із боку чиновницько-бюрократичного апарату самодержавства. Маючи таку розгалужену систему по догляду за шляхами сполучення, Харківське земство з часом набуло авторитету серед місцевого населення. Роль Харківського земства у справі вирішення багатьох проблем дорожнього будівництва й розвитку транспортного сполучення в другій половині ХІХ – на початку ХХ ст. важко переоцінити. Органи місцевого самоврядування прагнули налагодити стабільне транспортне сполучення на Слобожанщині, з їх ініціативи та на їхні кошти сформувалося дорожнє

будівництво, було побудовано й відремонтовано сотні верст як місцевих доріг, так і доріг загальнодержавного значення, що дало імпульс до прискорення соціально-економічного розвитку Харківської губернії. Фактично, будучи першопрохідцем у дорожньому будівництві, Харківське земство досягло в цій сфері істотних успіхів. В сучасних умовах, коли місцеве самоврядування є складовою частиною процесу реформування та створення ринкової економіки в Україні, набутий Харківським земством досвід інженерно-будівельної діяльності є не тільки актуальним, але й потребує подальшої наукової розробки.

ЛІТЕРАТУРА

1. Багалеї Д. И. История города Харькова за 250 лет его существования (1655–1905). Т. 2. XIX-й и начало XX-го века / Д. И. Багалеї, Д. П. Миллер. – Х.: Харьковская книжная фабрика им. М. В. Фрунзе, 1993. – 958 с.
2. Военно-статистическое обозрение Российской империи. Харьковская губерния. – СПб.: Департамент Генерального Штаба, 1891. – 383 с.
3. Гордеенко Е. С. О положении сельского хозяйства и земства в Харьковской губернии / Е.С. Гордеенко. – Х.: Тип. губ. правления, 1885. – 65 с.
4. Корнійчук Л. Економічні питання в діяльності земств / Л. Корнійчук // Економіка України. – 1995. – № 1. – С. 58–64.
5. Доклад Ахтырскому Очередному уездному земскому собранию 1914 года. По дорожному отделу. – Ахтырка: Б.и., 1914. – 199 с.
6. Доклады Харьковской Губернской Земской Управы 1893 года по земскому попечительскому делу. – Х.: Тип. М. Зильберга, 1893. – 118 с.
7. Ежегодник МВД. Год шестой 1912. – СПб.: Тип. В. Киришаума, 1913. – 717 с.
8. Земства на Украине. Сборник документов и материалов. – К., Изд-во Акад. наук УССР, 1961. – 397 с.
9. Корнілова В. О. Харківське губернське земство та розвиток економіки краю (II половина XIX ст.) / В. О. Корнілова, Т. Л. Степаненко, Л. В. Федоренко // VII Всеукраїнська наукова конференція «Історичне краєзнавство в Україні: традиції і сучасність». – К., 1995. – Ч. 1. – С. 190–192.
10. Львов Г. Е. Наше земство и 50 лет его работы / Г. Е. Львов, Т. И. Полнер. – М.: Задруга, 1914. – 57 с.
11. Материалы по статистике Харьковской губернии. – Х.: Тип. М. Зильберга, 1916. – 228 с.
12. Народное хозяйства в России. – М.: Русский книжник, 1912. – 129 с.
13. Обзор деятельности земств по развитию земледелия, промышленности и торговли. – СПб.: Изд-во ГУЗ и З, 1914. – Т. 5. – 255 с.
14. Обзор экономического положения России в сельскохозяйственном и промышленном отношении. – СПб.: Тип. С. Т. Цветков, 1899. – 121 с.
15. Отчет об экономическом состоянии Харьковской губернии. – Х.: Тип. М. Зильберберга, 1895. – 26 с.
16. Слобожанин М. Из истории и опыта земских учреждений в России / М. Слобожанин. – СПб.: Жизнь для всех, 1913. – 551 с.
17. Харьковская губ. зем. управа. Отдел текущей статистики. Железнодорожный транспорт в Харьковской губернии. – Х.: Тип. т-ва «Печатня Яковлева», 1915. – 321 с.
18. Харьковская губ. зем. управа. Отчеты Харьковской губернской земской управы за 1907 год по оценочно-статистическому отделу. – Х.: Тип. губ. правления, 1908. – 56 с.
19. Харьковская губ. зем. управа. Отчеты, доклады, журналы и сметы Харьковской уездной земской управы. 1903 г. – Х.: Б. и., Б. г. – 949 с.