

**Котельницький Н.А. «Український вопрос» в Российской империи второй половины XIX века глазами земского либерализма Северной Украины: позиция И.И. Петрункевича (1843–1928)**

*В свете имперской политики императора Александра II по отношению к нерусским перифериям государства показаны официальные проявления антиукраинской политики российского деспотизма, видение И. Петрункевичем российско-украинских отношений. Рассмотрены личное отношение И. Петрункевича к «украинскому вопросу» в Российской империи второй половины XIX века и предлагаемые им реформационные пути решения этой проблемы.*

**Ключевые слова:** И.И. Петрункевич, «украинский вопрос», российско-украинские отношения, украинское национальное движение, российское самодержавие, украинская аристократия.

**Kotelnitskyi N.A. «Ukrainian issue» in the Russian Empire in the second half of the XIX century by the eyes of the zemsky liberalism of the North Ukraine: the position of I.I. Petrunkevych (1843–1928)**

*In the light of the imperial policy of Emperor Alexander II in relation to the non-Russian peripheries of the state, official manifestations of the anti-Ukrainian policy of Russian despotism, I. Petrunkevych's vision of Russian-Ukrainian relations are shown. The personal attitude of I. Petrunkevych to the «Ukrainian question» in the Russian Empire of the second half of the nineteenth century and the proposed reform ways for solving this problem are considered.*

**Key words:** I.I. Petrunkevych, «Ukrainian question», Russian-Ukrainian relations, Ukrainian national movement, Russian autocracy, Ukrainian aristocracy.

31.01.2019 р.



УДК 930.25:651.9:352.9]:908(477.41–21 Переяслав)«18»

*Л.М. Шкіра  
М.В. Шкіра*

**ГУБЕРНСЬКІ І ЗЕМСЬКІ ШЛЯХИ  
СПОЛУЧЕННЯ ПЕРЕЯСЛАВЩИНИ ДРУГОЇ  
ПОЛОВИНИ ХІХ СТОЛІТТЯ  
(ЗА МАТЕРІАЛАМИ ЗВІТІВ ТА ПОСТАНОВ  
ПЕРЕЯСЛАВСЬКОГО ПОВІТОВОГО ЗЕМСТВА)**

*У статті, на основі звітів та постанов Переяславського повітового земського зібрання, розглядається стан сухопутних шляхів Переяславського повіту у 1867–1900 роках.*

**Ключові слова:** Полтавська губернія, Переяслав, повіт, дорога.

У сучасному світі неможливо уявити собі жодного виду господарської діяльності без участі транспорту, особливо сухопутного. Його мобільність і ефективність залежить у першу чергу від щільності та якості доріг.

Зародження і формування сухопутних шляхів має давню історію. На Переяславщині їхньому стану почали приділяти увагу лише на початку ХІХ ст., коли за часів управління Полтавською губернією князя Куракіна уздовж поштових і транспортних доріг, на відкритих місцевостях, почали насаджувати дерева, щоб видно було напрямок дороги для їзди взимку [2, с. 278].

Малодосліджена тема шляхів сполучення Переяслав-

щини в кінці ХІХ ст. побіжно піднімалася у ряді робіт із краєзнавства, однак об'єктом спеціального дослідження до цього часу не була. Недостатня вивченість теми, виявлення нових фактів про будівництво, благоустрій і постійне утримання шляхів Переяславщини визначили актуальність даного дослідження.

Новизна дослідження полягає в тому, що авторами вперше проаналізовано матеріали Переяславської земської управи кінця ХІХ ст., пов'язані з будівництвом та утриманням шляхів сполучення.

У середині ХІХ ст. внутрішні дороги, що з'єднували міста, села, хутори, уже склали мережу шляхів сполучення. Як писав М. Арандаренко, «всі дороги, як поштової, транспортні так і присілкові приведені в узаконену ширину і проїзні, за виключенням непогоди весною і восени, коли із-за великої грязюки проїзд з вантажем не зовсім зручний» [2, с. 277].

З другої половини ХІХ ст. будівництву та утриманню основних шляхів приділялась увага на законодавчому рівні.

При дослідженні теми сухопутних шляхів Переяславського повіту Полтавської губернії зазначеного періоду важливе значення мають журнали і зводи Постанов Переяславського повітового земського зібрання упродовж 1867–1900 років. Але всебічно охарактеризувати стан шляхів конкретного регіону можливо тільки у порівнянні з губернією в цілому, а саме у характеристиці географічного положення, яке також впливало на стан доріг.

У другій половині ХІХ ст. площа Переяславського повіту займала третє місце у Полтавській губернії і становила 3 522 квадратні версти [6, с. 2]. Тут нараховувалося 145 населених пунктів [6, с. 24].

З півночі Переяславський повіт межував із Остерським і Козелецьким повітами Чернігівської губернії, зі сходу – Пирятинським і Прилуцьким, із півдня – Золотоніським повітом Полтавської губернії, із заходу – Васильківським і Богуславським Київської губернії.

Територія повіту займала найбільш низинну частину губернії і представляла собою невисоку, рівнинну місцевість, пересічену заболоченими низовинами, а у придніпровських селах – сипучими пісками. До річок повіту відносились наступні: Трубіж (пересікала увесь повіт), Недра, Альта, Броварка, Карань, Циблі, Супій. Під час розливу береги Трубежа сягали ширини до 750 сажнів (сажень – 2 м 13 см) [6, с. 13]. Велика кількість у повіті річок, низовин, болотистих місцевостей потребувала будівництва значної кількості дорожніх споруд: гребель, мостів, гаток.

Дороги у повіті поділялись на основні та другорядні, або їх ще називали «губернськими» і «земськими» залежно від того, у чієму підпорядкуванні вони знаходилися. До губернських відносились поштові дороги, що з'єднували міста, та транспортні дороги, які вели до великих торговельних пунктів. Дороги другорядного значення слугували для місцевих потреб населення. Це були польові, сільські і міські, а також зимові дороги.

У 60-х роках XIX ст. дороги в Переяславському повіті були розділені між волостями на ділянки. Пропорційно до кількості населення враховувалась загальна протяжність доріг. Облаштування сільських доріг проводили як місцеві жителі села, в якому здійснювався ремонт дороги, так і вся волость. Постановою Переяславського земського зібрання від 26 вересня 1866 р. було визначено, що ремонт споруд на дорогах повинен відбуватися таким чином, щоб на матеріал для ремонту кошти йшли з грошової повинності повіту, а роботи, як повинність, безпосередньо проводилися сільськими громадами. Всі інші ремонти доріг, як транспортних так і поштових, які не вимагали значних затрат, мали здійснюватися як натуральна повинність [1, с. 24].

1872 року Переяславська управа підняла питання про заміну натуральної повинності на грошову [8, с. 4]. Проте, Ревізійна комісія, після вивчення справи, доповіла, що перекладання грошової повинності на двір дуже небезпечно, бо народне господарство перебуває у стані занепаду і на низькому рівні: «...досуга у нас гораздо болем чем денег, прогулов и праздников более чем рабочих дней» [8, с. 72]. Заможні верстви населення мали можливість заплатити за ремонт, натомість грошова повинність на утримання доріг для селян (незаможних і бідних) негативно відобразилася би на їх невеликих статках. Комісія запропонувала для натуральних повинностей установити викупну таксу, тобто за розміром грошового доходу в родині, на їх розгляд, вносити плату замість поставки робочої сили [8, с. 73].

З початку 70-х років до губернських шляхів сполучення були віднесені ті споруди, що знаходилися на поштових дорогах Переяслав – Київ, Переяслав – Золотоноша, Переяслав – Пирятин.

22 листопада 1871 року Губернська земська управа повідомляла, що Постановою губернського земського зібрання VII скликання, враховуючи важливість транспортних доріг для країни, із 1873 року приймаються на губернський збір і переходять у відомство губернії й усі споруди на трьох транспортних дорогах: із Яготина через Березань, Барішівку, Селичівку та Іванків до м. Бориспіль; із Переяслава до Андрушівської Дніпровської пристані; із Переяслава через Малу Каратуль і Ташань до кордону з Пирятинським повітом [8, с. 119–120].

Як з'ясувалося, губернії було не під силу обслуговувати значну кількість споруд на цих дорогах. Тож повітовому земству запропонували при складанні кошторису закладати на них кошти тільки у випадку крайньої необхідності. При будівництві та капітальному обслуговуванні гребель, мостів, повітове земство зверталось за грошовою допомогою до Полтавського губернського земського зібрання, надаючи при цьому обґрунтування і обсяги фінансування. Так, починаючи з кінця 60-х років XIX ст. у кошторисі повіту надходження з грошової повинності, які виділялися на утримання доріг, зменшувалися із кожним наступним роком: 1868 р. –

1579 руб., 1872 р. – 1355 руб., 1874 р. – 1000 руб., 1877 р. – 500 руб. Натомість з губернського збору повітове земство просило кошти у бік підвищення: 1873 р. – 3100 руб., 1877 р. – 23 360 руб., 1881 р. – 68 325 руб. Вони витрачалися на будівництво нових мостів, гребель, мостових. 1874 року повітова управа з архітектором губернської управи п. Дараганом підрахували, що у межах Переяславського повіту на поштових і транспортних дорогах знаходиться мостів загальною протяжністю 227 сажнів, гребель – 5 верст 184 сажні [9, с. 136]. Станом на 1886 р. у повіті на поштових дорогах нараховувалось 15 мостів загальною протяжністю 131,5 сажнів, 11 гаток протяжністю 716 сажнів, 6 гребель з кам'яним мощенням довжиною 2335 сажнів, крім кам'яної мостової у м. Переяславі. На транспортних дорогах ця кількість була значно більшою: мостів – 44 загальною довжиною 158,5 сажнів, гаток і земляних гребель – 32 довжиною 380 сажнів, кам'яних гребель – 12 загальною протяжністю 1531 сажнів [3, с. 12].

До облаштування доріг у Переяславському повіті долучались архітектори та інженери. Так, у 1871 р. була створена комісія для облаштування транспортної дороги до Андрушівської пристані на чолі з інженером, статським радником Головачовим [7, с. 199]. За проектом комісії планувалося провести наступні роботи: зробити шосейну мостову через м. Переяслав довжиною 2,399 версти; шосе від міста до пристані – 7,210 версти; мостову від с. Андруші до р. Дніпро – 423 сажні і наплавним мостом через Дніпровський залив – річку Станіслав. Комісією також була внесена пропозиція зробити рух цими дорогами платним, щоб окупити затрачені на ці споруди кошти. Як йшлося у пояснювальній записці, по першому пункту витрати мали бути покладені на саме місто, оскільки у його розпорядженні знаходилась Довгомостянська гребля, за проїзд якою місто брало плату в 1 копійку (тариф за проїзд по греблі був затверджений 1869 р. Міністром внутрішніх справ). Сума улаштування дороги від міста до пристані складала 133 тис. рублів сріблом. Погашення коштів передбачалося взяти із суми, вирученої за проїзд цією дорогою. Було запропоновано ввести наступний тариф: за проїзд з вантажем – 2 коп. за версту з підводи, за проїзд без вантажу – 0,5 коп. за версту. При такій ціні затрачений капітал мав бути погашеним (при виплаті 3% річних) упродовж 23-х років [7, с. 200].

З 1898 р. був запроваджений технічний нагляд за дорогами, при цьому зберігались технічне бюро при губернії і посади 15 дорожніх майстрів. Посада повітового техника разом з дільничним техніком від губернії передбачала вміння складати дорожні кошториси, здійснювати керівництво і нагляд за проведенням робіт [4, с. 24].

Утримання дорожніх споруд спонукало повітове земство до пошуку додаткових джерел надходжень до бюджету. 1872 року постало питання про здачу в оренду мостових і гребель. Зваживши на значні витрати на ремонт, утримання мостовика на Довгомостянській гре-

блі, з оплатою 15 рублів у місяць, земство постановило віддати її в оренду з торгів, розпочавши з суми 1340 руб., а витрати на ремонт греблі покласти на орендаря. Цього ж року гребля була надана в оренду з торгів переяславському купцю Самсону Гуровичу з платою 1710 руб. за рік [8, с. 6].

1874 року погоджується тариф на проїзд по кам'яним греблям по дорозі з Переяслава до р. Дніпро (поруч з д. Карань) і по Задовгомостянській греблі: з коней в упряжі у возах (з коня) – 1 коп., з пари волів у фурах чи простому возі – 1 коп., з верхового коня – 1 коп., з гуртових прогінних коней чи худоби – 0,5 коп. з одиниці. При цьому зауважувалося, що пошта, всі службовці, військові і ті жителі, що проживають у цьому населеному пункті, перевозячи з полів хліб, сіно, а також за прогін корів на випас, за проїзд не платять [9, с. 92].

1875 року такі ж тарифи були встановлені для проїзду по кам'яній мостовій у м. Бориспіль [10, с. 92]. Плату брали і поміщики, якщо дорожня споруда знаходилась на їх землеволодіннях. 1896 року на ім'я Полтавського Губернатора і Міністра шляхів сполучення була подана заява від поміщика Кондратьєва про дозвіл брати плату за проїзд через міст у с. Борисівка, що знаходився у його помісті [17, с. 12]. Дозвіл йому був наданий через рік із затвердженням тарифом: з кожного коня і пари волів в упряжі – по 1 коп., з верхових коней і прогону худоби – 0,5 коп.

У випадках, коли проходили роботи по ремонту мостів чи у разі погодних катаклізмів, за зверненням орендаря повітове земське зібрання частково знімало плату на період робіт. Кожне звернення розглядала комісія, що перевіряла його достовірність та обсяги відшкодованих збитків. 1878 року орендар Довгомостянської греблі звернувся до земської управи з проханням зняти з нього орендну плату за 3 місяці, у період з 8 грудня 1877 року по 3 березня 1878 року, коли за рахунок губерньського земства будувався міст через р. Трубіж. Під час перевірки було встановлено, що в зазначений час постійне сполучення провадилось по льоду і збудованому тимчасовому об'їзному мосту, рух по якому відбувався після сходу льоду, тобто з 22 лютого по 3 березня. Комісія керувалася п. 7 контракту, у якому значилося, що «під час замерзання річки орендар не повинен перешкоджати вільному проїзду через лід». Відповідно п. 10 «під час руйнування мосту, під час повені або натиском льоду плата з орендаря знімається». Після перевірки з орендаря зняли оплату за 10 днів [11, с. 158].

Населення постійно зверталось до повітового керівництва з клопотанням про відміну платного проїзду по дорожнім спорудам. 1878 року міська Дума звернулася до Переяславського повітового земського зібрання з питанням щодо зняття плати за проїзд по кам'яним греблям, але повітове зібрання відхилило його, мотивуючи тим, що виручені кошти йдуть на мощення поштової дороги в Переяславі. «Жителі міста і так звільнені від сплати: за перегін худоби, перевезення з полів сіна і хліба,

а підрядчику місто винне ще 10 тис. рублів» [11, с. 14].

Полтавське губерньське земське зібрання від 1883 року, розглянувши доповідь губерньської управи про відміну оплати за проїзд по кам'яним мостовим, висунуло наступну пропозицію: усі мостові передати у відання повітових земств, які мають урегулювати ситуацію на місці. Якщо гроші і брати за проїзд, то і витратити їх на ремонт цих же мостових [14, с. 128].

Якість будівельного матеріалу, що використовувався для будівництва і ремонту доріг, гребель, мостів, залежала, насамперед, від обсягів наданих коштів. Оскільки повітове земство виділяло їх недостатньо, то і матеріал був значно простішим: дошки, дерев'яні кілки, хмиз, земля. Наприклад, для ремонту Задовгомостянського мосту у 1867 році було використано 9 аршинів дерев'яних пластин, для ремонту греблі – 3 копи кілків, 5 сажнів хмизу [1, с. 32]. У 1897 році техник Янковський вивчав питання використання більш доступнішого матеріалу для ремонту місцевих доріг. Ним була подана пропозиція, у вигляді експерименту, вимощувати Студениківську дорогу торф'янистою землею, а Яготинську дорогу – розсыпкою рубленої шелюги, на що із повітової казни було виділено 200 руб. [18, с. 21].

При проектуванні і будівництві кам'яних мостових, що були у підпорядкуванні губернії, передбачалось проведення наступних робіт: підсіпка землі вище рівня поверхні, підсіпка піском на 3 вершки, застосування каменю для вимощення величиною 4 вершки. При такому проектуванні погонний сажень дороги, шириною у 3 сажні, обходився у 31 руб. 47 коп. [9, с. 122].

1884 року Ревізійна комісія по дорожнім спорудам, розглянувши тарифи і затрати на дорожні роботи, звітувала: оскільки доставка каміння із Кременчука обходиться до 100 руб. за сажень, відповідно верста дороги обходиться близько 15000, не набагато менше чим полотно залізничної дороги, чим самим Губерньське земське зібрання неохоче йде на надання дозволу і виділення коштів на будівництво нових доріг. Тому комісія рекомендувала звернутись з проханням до губерньської влади, у вигляді експерименту, побудувати одну з доріг із місцевого Григорівського або Трахтомирівського каменю, сажень якого обійдеться з доставкою у 40–45 рублів [14, с. 6].

Враховуючи значний обсяг робіт і різну ціну по повітах, Губерньське земське зібрання XV скликання від 1879 року постановило повітовим управам щороку надавати на затвердження довідникові ціни на будівельні матеріали та інформацію про кількість працівників, задіяних на будівництві доріг [12, с. 179]. У довідникові ціни входили: оплата за день за однокінну та двокінну і волову підводу, землекопу, різноробочому, столярю, ковалю, малярю; ціна на дерево (кругляк, брус, дошки) і залізні вироби (листовий метал, гвіздки, костилі); ціна на землю, пісок, смола тощо.

Одночасно з будівництвом доріг, гребель проводи-

лись роботи з їх облаштування. У кінці 60-х років XIX ст. у дорожню натуральну повинність входило встановлення обабіч доріг взимку кілків – віх для означення напрямку дороги. Але ці віхи забивалися неглибоко в землю або ж ламалися самими подорожуючими, на що управа рекомендувала замінити їх посадкою дерев, які будуть кращими вказівниками шляху. Зі сторони греблі рекомендувалося розводити лозу як для укріплення ґрунту, так і для застосування у ремонтних роботах [1, с. 29]. З 80-х років греблі огорожували тином або ж обсаджували деревами для запобігання нещасних випадків. Встановлення дерев'яних тумб практикувалось не завжди, так як ціна однієї обходилась у 60 коп. [16, с. 11].

Виконавцями робіт при будівництві і ремонті доріг, гребель, мостових були як звичайні селяни, так і підрядчики. Спочатку селяни працювали, відбуваючи натуральну повинність, а з 70-х років – уже за певну плату. У 1875 році на повітовому земському зібранні піднімалося питання про необхідність звільнити селян від сплати податку при ремонті і облаштуванні ними з підряду земських доріг і дорожніх споруд [10, с. 146]. Мотивування цієї пропозиції полягало в тому, що підрядчики встановлювали свою ціну, часто несправедливо завищену. 1878 року у повітове земство надійшла заява від громадянського інженера Лаутер-Еккема про будівництво в борг, за рахунок земства, при посередництві торгової фірми «Муниципальный подрядчик» кінно-залізничної дороги від с. Ташань до Андрушівської пристані, але пропозиція була відхилена. Залучався і приватний капітал. Так у 1877 році купець Арінштейн виявив бажання зробити кам'яну мостову в м. Переяславі при умові, що на затрачені ним кошти земство мало платити йому відсотки, по 6 на 100 рублів у рік [11, с. 23].

Жителі Переяславського повіту, зважаючи на те, що роботи по утриманню доріг переважно проходять на губерньських шляхах, неодноразово зверталися як до повітового, так і до губерньського зібрання з клопотанням перевести дороги у їхніх населених пунктах до розряду транспортних. Так, 1885 року надійшло клопотання від Вороньківського волосного сходу, у якому жителі обґрунтовують своє звернення: «Із с. Вітачева Київської губернії через переправу на р. Дніпро у с. Кийлів існує сільська дорога, що йде через Вороньків і с. Глибоке на Бориспіль і вона використовується як жителями правобережних повітів, так і лівобережних, по ній їдуть на ярмарки, весною у с. Кийлів навантажуються декілька барж хлібом» [15, с. 118]. Подібні звернення надходили з с. Лецьки і с. Віненці, так як їхньою дорогою з частини Пирятинського, Золотоніського і навіть Лубенського повітів їдуть великі вантажі з хлібом на Андрушівську пристань [13, с. 30]. Але такі клопотання відхилялися Полтавським губерньським зібранням, і кошти на ремонт доріг, хоч і у невеликих розмірах, надавалися повітовим земством.

Звернення з пропозиціями щодо покращення шля-

хів сполучення надходили також від інженерів та архітекторів. Так, член управи Ф.І. Келюшко спільно з техніком губерньської дороги запропонували нову дорогу на Андрушівську пристань довжиною у 1,5 версти, а селяни с. Андруші погодились продати під цей проект 3,5 десятини землі за 1500 рублів. Також було запропоновано поблизу с. Андруші на р. Станіслав, нижче архієрейського млина, збудувати наплавний міст довжиною 30 сажнів, котрий мав розводитись для пропуску барж. На це потрібно було б затратити 3500 рублів [15, с. 10, 130]. Такий проект спочатку було відхилено, мотивуючи, що ціна у 1500 рублів для викупу 3,5 десятин землі надто висока [16, с. 260]. Губерньська управа запропонувала викупити землю у селян за рахунок повітової управи, а потім уже цей проект втілювати.

1 червня 1895 року Міністерством шляхів був створений дорожній фонд (із коштів земства) для ремонту доріг внутрішнього сполучення. Переяславський повіт, як загалом і всі повіти в губернії, подав пропозиції з розгалуженої сітки доріг внутрішнього сполучення. Цей проект не був погоджений Міністерством внутрішніх справ через нерівномірність розвитку сітки доріг у різних повітах, що межували один з одним. Проект направили Губерньській управі на доопрацювання. Після внесення незначних коректив він був погоджений Міністерством доріг у 1896 році. У ньому залишили без змін 9 основних доріг і затвердили нові, що ділилися по наступним напрямкам: по кордону з сусідніми повітами (Золотоніському – 3 напрямки доріг, Пирятинському – 3, Прилуцькому – 3), по кордону з губерніями (Чернігівською – 8), по узбережжю р. Дніпро – 4, по внутрішнім сполученням – 7.

При такому розподілі було враховано і пропозицію Губерньської управи, відповідно до Указу Міністерства внутрішніх справ, зв'язати сіткою доріг по повітах і губернії всі населені пункти, що мають понад 1000 жителів і ті, в яких затверджені волосні або ж інші адміністративні правління [18, с. 141].

У Переяславському повіті до першої черги ремонту за рахунок фонду, відповідно до економічної значимості, були віднесені наступні дороги: Березань – Козлів – Переяслав; Переяслав – Помоклі – Соснова; Жерноклеви – Пологи-Яненки – Переяслав. Але з будівництвом залізничної лінії Київ – Полтава ці дороги відходять на другий план. Все більше уваги приділяється дорогам, що ведуть до найближчих залізничних станцій: під'їзд із м. Борисполя до залізничної станції «Бориспіль», від м. Барішівки до станції «Барішівка», від Березані до станції «Березань». У другу чергу була віднесена дорога з Переяслава на Барішівку через Войтівці. Дорога з с. Студеники залишалась під питанням до вирішення проекту з напрямку залізничної дороги [19, с. 185].

Поряд з дорогами внутрішнього сполучення через повіт проходили і губерньські дороги (3 поштові: Переяслав – Київ, Переяслав – Золотоноша, Переяслав – Пи-

рятин; 3 транспортні: із Лубенського і Пирятинського повіту через с. Ташань і м. Переяслав на Андрушівську пристань; від м. Яготина через Великий Крупіль до станції «Бобровиця» Московсько-Київської-Воронізької залізничної дороги; від Баришівки через Бориспіль на Бровари і Київ [19, с. 53].

З орендованих і платних залишалася одна кам'яна гребля при виїзді із Переяслава через с. Войтівці на м. Бориспіль [5, с. 61].

З розширенням сітки залізничного сполучення, яким стала перевозитись значна частина вантажів, потреба у дорогах відходить на другий план. На засіданні Полтавського губернського зібрання від 15 грудня 1899 року було прийнято рішення про передачу з 1901 року всіх дорожніх споруд у відомство повітових земств. Як йшлося у доповіді, «оскільки всі кам'яні мостові знаходяться у задовільному стані, то у 1900 році їх не ремонтувати і звільнити повіт від внесків губернському земству, встановлених попереднім зібранням на ремонт мостових» [19, с. 59].

Таким чином, з другої половини XIX століття шляхи сполучення у Переяславському повіті, що утримувалися за рахунок Повітового земства, ремонтувалися з мінімальними затратами, тому у негоду ставали важко проїзними. Незначні кошти, що затверджувалися кошторисом, не давали можливості Управі утримувати дороги у задовільному стані, тим більше будувати капітальні споруди: кам'яні мостові, греблі, мости. Плата за проїзд по мостам та здані в оренду греблі мало впливали на ситуацію. Капітальний ремонт основних доріг (як поштових, так і транспортних) відбувався тільки у важко проїзних, низинних ділянках у межах міста Переяслава та Борисполя. Створений на кошти земства у середині 90-х років XIX століття спеціальний дорожній фонд дещо покращив ситуацію на шляхах сполучення. З розвитком залізничних доріг, зокрема будівництвом залізничної дороги Київ – Полтава, під'їзні шляхи втратили своє губернське значення і збереглися як повітові.

#### ПОСИЛАННЯ

1. Журнал Переяславского земского собрания 1867 года. – К.: Типография Е. Федорова, 1867. – 111 с.
2. Записки Полтавской губернии Николая Арандаренка, составленные в 1846 году. Часть II. – Полтава, 1849. – 263 с.
3. Отчет Переяславской уездной Земской Управы за 1886 годъ. – Переяславъ: Типография П. Лепскаго и И. Вурмана, Базарн. Площ. Домъ Канавера, 1887. – 199 с.
4. Отчетъ Переяславской уездной Земской Управы за 1897 г. – Переяславъ: Типография П. Лепскаго и И. Вурмана, дом Найдиса, 1898. – 225 с.
5. Отчетъ Переяславской уездной Земской Управы за 1899 г. – Переяславъ: Типография Лепскаго и Вурмана, дом Кубышкина, 1900. – 289 с.
6. Полтавская Губерния. Список населенных мест по сведениям 1859 года. – СПб., 1862. – 263 с.
7. Сводъ постановлений Переяславскаго очередного уезднаго Земскаго Собранія VII созыва и экстреннаго собрания бывшаго 12 июля 1871 года. – Полтава: Типография Н. Пигуренко, 1871. – 233 с.
8. Сводъ постановлений Переяславскаго очередного уезднаго Земскаго Собранія VIII созыва в июне месяце 1872 года. – Полтава: Типография Пигуренко, 1872. – 154 с.
9. Сводъ постановлений Переяславскаго очередного уезднаго Земскаго Собранія X созыва 1874 г. – Полтава: Типография Пи-

гуренко, 1874. – 164 с.

10. Сводъ постановлений Переяславскаго XI очередного уезднаго Земскаго Собранія в июне 1875 г. – К., Типография В. Давиденко, 1875. – 166 с.

11. Сводъ постановлений Переяславскаго очередного уезднаго Земскаго Собранія XIV созыва в июле месяце 1878 года. – Полтава: Типография Н. Пигуренко, 1878. – 204 с.

12. Сводъ постановлений Переяславскаго очередного уезднаго Земскаго Собранія XVI созыва в июне месяце 1880 года. – Полтава: Типография Н. Пигуренко, 1880. – 214 с.

13. Сводъ постановлений Переяславскаго очередного уезднаго Земскаго Собранія XVII созыва в июне 1881 года. – Переяславъ: Типография Н. Пигуренко, 1881. – 257 с.

14. Сводъ постановлений Переяславскаго очередного уезднаго Земскаго Собранія XX созыва в июне 1884 года. Экстреннаго земскаго собрания 12 сентября 1884 г. – К.: Типография Г.Т. Корчак-Новицкаго, 1884. – 234 с.

15. Сводъ постановлений Переяславскаго очередного уезднаго Земскаго Собранія XXI созыва в августе 1885 года. – Переяслав: Типография И. Ленскаго и И. Вурмана, домъ Канавера, 1885. – 204 с.

16. Сводъ постановлений Переяславскаго очередного уезднаго Земскаго Собранія XXII созыва в августе 1886 г. – Переяславъ: Типография И. Ленскаго и И. Вурмана, домъ Канавера, 1886. – 280 с.

17. Сводъ постановлений Переяславскаго очередного уезднаго Земскаго Собранія XXXII созыва в июне 1896 года. – Переяславъ: Типография Лепскаго и Вурмана, домъ Найдиса, 1896. – 102 с.

18. Сводъ постановлений Переяславскаго очередного уезднаго Земскаго Собранія XXXIII созыва в августе 1897 года и экстреннаго уезднаго собрания 7 ноября 1897 г. – Переяславъ: Типография Лепскаго и Вурмана, домъ Найдиса, 1898. – 146 с.

19. Сводъ постановлений Переяславскаго очередного уезднаго Земскаго Собранія XXXV созыва в октябре 1899 года. – Переяславъ: Типография Лепскаго и Вурмана, домъ Найдиса, 1900. – 193 с.

#### **Шкира Н.В., Шкира Л.Н. Губернские и земские пути сообщения Переяславщины во второй половине XIX века (по материалам отчетов и постановлений Переяславского уездного земского собрания)**

*В статье, на основе отчетов постановлений Переяславского уездного земского собрания, рассматривается состояние сухопутных путей сообщения Переяславского уезда в 1867–1900 годах.*

**Ключевые слова:** Полтавская губерния, Переяслав, уезд, дорога.

#### **Shkira M.V., Shkira L.M. Ways of communication in the second half of the XIX century (after the materials of the reports of transmissible of the Pereiaslav district councils)**

*In the article, on the basis of the reports of the Pereiaslav district councils, the condition of the land routes of the Pereiaslav district in 1867–1900 is considered.*

**Key words:** Poltava province, Pereiaslav, district, road.

19.02.2019 р.

