

Розділ VI



ПАМ'ЯТКОЗНАВСТВО В ДОКУМЕНТАХ

Б.В. КОЛОСОК

Архівні джерела кінця XVIII – початку XX ст. про луцькі мости

Аналізуються задуми та результати будівництва луцьких мостів наприкінці XVIII – на початку XX ст., що сприяє вирішенню дискусійних питань їх місцезнаходження в попередні періоди і впливу на формування просторової структури міста.

Ключові слова: Луцьк, архівні джерела, мости кінця XVIII – початку XX ст.

У істориків і пам'яткознавців історія луцьких мостів належить до найбільш інтригуючих. Досі немає одностайної думки щодо розташування деяких із них. Насамперед, це стосується першого літописного мосту та Великого земського мосту, відомого з опису Луцького замку 1545 р.

Згадки в писемних джерелах про луцькі мости починаються з 1259 р., а з 1795 р. масмо можливість бачити луцькі мости на картах міста й мапах місцевості. Дослідження цієї іконографії полегшує використання ретроспективного аналізу для вирішення вказаної проблеми, а також дає змогу уявити, якими були мости наприкінці XVIII – XIX ст. та які проблеми виникали з їх експлуатацією.

Приєднання в 1795 р. Луцька до Російської імперії спричинило пожвавлення проектної діяльності з метою перетворення міста на одного з форпостів на західних рубежах держави. Життєдайність міста мала забезпечувати розвинута система шляхів.

На плані Луцька 1795 р. фіксується острівне положення міста на заплаві р. Стир біля впадіння в неї одного з рукавів названого Стирцем. З півночі, за Стирцем до острова наближається праве надзаплавне плато, на місці якого знаходиться передмістя. Забудова на острові найбільш щільна, вулична мережа спрямована на міст через Стирець, що веде до передмістя й далі до сусідніх поселень. На сході острова знаходяться «Замок на горі, обнесений каменною стеною и в оном через

ров дерев'яний королівський міст внутрі». Між цим замком і містом розташована забудова Окольного замку, що теж оточена муром і ровом.

Тоді Луцьк з'єднувався із зовнішнім світом чотирма дорогами. З півдня від острова, за перевозом вздовж заплави головного русла Стиру йшов шлях «de Dubno». Інші три шляхи йшли правим надзаплавним плато від передмістя: на північ – «de Zyduczyn», на схід – «de Jarowica», на південний схід – «le chemain d'Olyka». Крім королівського мосту, що вів до Верхнього замку, і згадуваного мосту через Стирець, на плані показаний ще один міст. До нього була спрямована вулиця передмістя, якою воно сполучалося із західними територіями та поселеннями – на протилежній Луцьку лівій надзаплавній терасі знаходилося с. Красне, від якого йшов шлях до м. Володимира. Міст був орієнтований на церкву Чесного Хреста, що знаходилася поруч із мостом через Стирець, і пролягав паралельно головному руслу Стиру, перетинаючи один із його невеликих рукавів. Про важливість мосту може свідчити його довжина, яка в півтора рази перевищувала довжину мосту через Стирець. У південній частині острова, західніше Домініканського монастиря діяв перевіз, від якого заплавою вздовж головного русла Стиру можна було дістатися до м. Дубно [1]. На всіх наступних планах Луцька перевіз позначали лише поруч зі східною межею ділянки Домініканського монастиря.

Позначені на плані мости і перевіз були базовими для Луцька й фіксували на плані основні напрями комунікацій, у яких було зацікавлене місто.

Через 3 роки були виготовлені два нові плани міста, які своєю назвою відображали приналежність Луцька до Волинської губернії Російської імперії. Перший із них є, по суті, копією плану 1795 р., але з характерними для того часу художніми прикрасами та відмовою від латинських позначок. Змінилося ставлення авторів до зовнішніх сухопутних комунікацій. Зовсім не показані південний шлях до Дубна та перевіз до нього, а також шлях на Олику. Напряма на сусідню Яровицю показаний широкою смугою. Від його початку на північ такою ж широкою смугою вказана «Дорога в гор. Ковель». Акцентування засобами графіки двох останніх напрямів свідчить про намір їх подальшого розвитку. Мости залишилися такими ж, як на плані 1795 р. [2].

У 1798 р. виготовлений ще один план Луцька. До відмінностей, які нас зараз цікавлять, належить поступ у плануванні доріг із міста. З півдня знову з'являється перевіз і перпендикулярна до р. Стир «дор. из города Дубна» – зображена темною смугою реальної вуличної ширини. Такими ж смугами позначені дороги на сході Луцька, які на попередньому плані зображувалися широкими смугами – «Дорога в город Ковель» і «Д. в город Дубно». Таким чином, напрям на Дубно був продубльований, що викликає подив. У північно-західній частині міста від відомого з попередніх планів мосту, що проходив паралельно головному руслу Стиру, з'явилася дорога під назвою «Д. в город Владимир». «Река Стырец» отримує назву «Речка Глушец». [3]

Орієнтовно датований 1798 роком «План Города Луцка», вказує на певну незалежність його автора. План має вертикальну композицію, зумовлену орієн-

тацією зображення по осі північ-південь, і, зокрема, новими акцентами щодо зв'язків міста з навколишніми поселеннями. На плані акцентовані 3 пріоритетні напрямки сполучень, за якими мали будуватися дороги: вздовж Стиру на північний захід – «Большая дорога в город Владимир», на сході передмістя в північному напрямку – «Большая дорога в город Ковель», на південь від острова, через заплаву і сусіднє село Гнідава – «Большая дорога из города Дубна». На плані кожна дорога накреслена трьома смугами загальною шириною близько 75 м, крайні з яких, що накреслені більш темними, є, мабуть, ровами. Інші напрямки не вказані. Кількість мостів і перевіз відповідає попереднім планам 1798 р. Глушець знову став Стирцем [4].

Усі розглянуті плани Луцька виконували свою основну функцію – фіксаційну. Вони графічними засобами фіксували основні параметри міст. Проте, як бачимо на прикладі доріг, плани були використані також для демонстрації проектних задумів щодо подальшого будівництва.

У 1807 р. були створені спеціальні проекти докорінної перебудови Луцька, засновані на двох різних концепціях. Розроблений волинським губернським землеміром надвірним радником Кудрявцевим «Проект Города Луцка з Проектом Сочинен 1807 Года Декабря дня» [5] пропонував замість гармонійної з рельєфом історично сформованої мережі вулиць збудувати нову з прямолінійними вулицями та переважно прямокутними кварталами. Головною зовнішньою артерією мала бути «Большая Столбовая [6] Дорога в Г. Владимир». В межах заплави вона зображена суцільним дерев'яним мостом завдовжки близько 300 і завширшки 8 сажнів. Замість перевозу в південній частині острівного Луцька пропонувалося збудувати міст. Але будівництва ніякої дороги по заплаві від нього не передбачалося.

Ще більш грандіозним був задум перебудови міста відомим фортифікатором інженером-генералом П.К. Сухтеленем. Він хотів перетворити місто в могутню бастионну фортецю – один із оборонних пунктів нових західних рубежів Російської імперії. При цьому нехтувалося не лише існуючою планувальною структурою та історичною забудовою, але й природною підосною, яка мала змінитися внаслідок величезних земляних робіт зі спорудження фортифікаційних споруд певного геометричного профілю.

Для вирішення військових завдань через Луцьк мали пройти надійні дороги зі сходу на захід – від Дубна до Володимира. Як видно з кресленника «План Города Луцка с означением вновь проежируемой Крепости. 1807 года» [7], це мала бути дорога на південь від острова через заплаву до с. Гнідава, що на протилежному лівобережному надзаплавному плато, як це було показано на двох планах 1798 р. [8], а також дорога на Володимир від устя Стирця-Глушця через заплаву теж на лівий надзаплавний берег. Місто на острові мало перетинатися дорогою з півдня на північ. Аби перетнути заплаву, треба було збудувати щонайменше мости через основне русло Стиру і стариці, що траплялися на шляху.

Інженерні питання спорудження дороги планом були пророблені ще детальніше, ніж це робилося раніше. Шляхопровід через заплаву на Володимир

мав бути суцільним мостом, що зв'язував передмістя з високим протилежним берегом долини Стиру. Південний же шляхопровід проектувався за комбінованою конструкцією. Між мостами через русла річок проектувалися греблі з бічними канавами. Перед мостом до острова на двох прямокутних плацах обабіч дороги мали будуватися казарми для охорони. Вздовж периметра цих плаців і з обох боків греблі насаджувалися дерева.

Дороги через заплаву на планах не отримали назв. Єдиною дорогою з назвою залишилася «Дорога в Дубно» на правобережному надзаплавному плато зі сходу від передмістя.

На р. Сапалаївці, що протікала паралельно Глушцю з півночі від передмістя, кресленник позначив 2 утворені греблями запруди. Ними здійснювалося сполучення з передмістям.

Проект мосту через усю заплаву по «Большой столбовой дороге в город Владимир» і греблі з мостами з півдня від острова були здійснені, що підтверджують наступні плани міста. Проте, долі їх різні.

Лише на підставі планів міста не вдається конкретизувати дати спорудження цих шляхопроводів. На жаль, навіть фіксаційні плани міста іноді містять елементи проектних пропозицій, самі ж плани іноді доводиться датувати за збірками планів. Кожен із авторів плану мав власні пріоритети у фіксації об'єктів. Тому поза їх увагою могло залишитися те, що приваблювало когось іншого.

Так, у атласі волинських міст 1810 р. [9] суцільний міст «Большая дорога в Владимир» через усю заплаву Стиру та міст через Стир в південній частині



Рис. 1. План м. Луцка, затверджений 23 вересня 1839 р. (РДВІА, ф 349, оп. 19, спр. 1406).

острова (без профілю дороги) показані як існуючі, збудовані за проектом 1807 р. П.К. Сухтелена. На плані ж із атласу 1811 р. [10] південний міст продовжується прямолінійною профільованою дорогою, але не позначений суцільний міст через заплаву на Володимир, – є лише міст через притоку Стиру.

Улітку 1812 р. всі мости та переправи Луцька спалили за наказом командуючого Третьою російською армією генерала О.П. Тормасова [11].

Плани міста 1837 [12], 1839 [13] та 1844 [14] років, імовірно, відобразили процес спорудження «Большой Столбовой дороги в Город Владимир». Поруч із суцільним мостом через заплаву позначені 4 короткі мости через головне русло Стиру, його притоку, ще через 2 перешкоди не позначені. Ці 4 мости передували суцільному.

Наявність на планах масштабних лінійок дає змогу встановити розміри мостів. Суцільний міст через заплаву Стиру на Володимир був завдовжки 290 сажнів (619 м), завширшки 7 сажнів (15 м), а міст через Глушець відповідно – 13,9×4,4 сажнів (29,7×9,4 м). Поруч із обома мостами розташовувалися ятки [15].

У 1837 р. й у наступні роки міст на Володимир називали Красенським – від назви с. Красне на лівому високому березі долини Стиру, а міст через Глушець – Базилянським (за латинською транскрипцією назви сусіднього з мостом монастиря василіанів). Красенський міст тоді починався поруч із Базилянським. При в'їзді на ці мости розташовувалися ряди торгових яток [16].

У 1840 р. дійшли висновку про необхідність складання нового генерального плану розвитку Луцька, що поживило підготовку матеріалів про різні сторони економічного життя міста і спонукало до активнішої проектної діяльності.

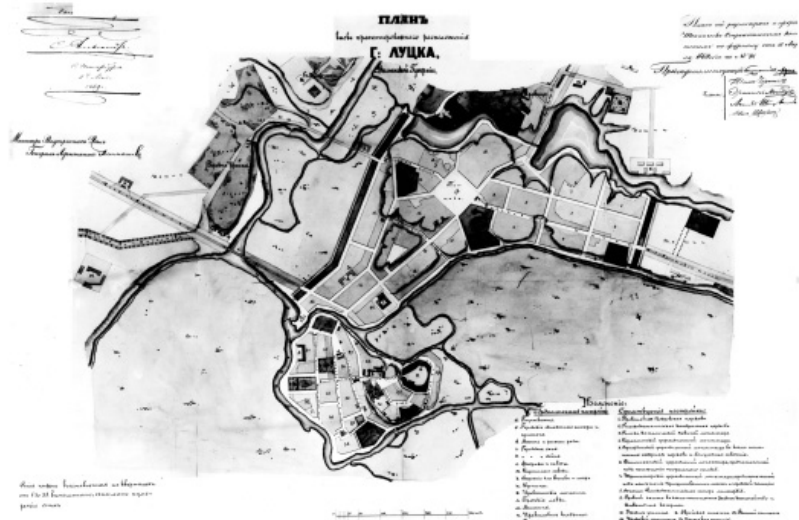


Рис. 2. Генеральний план м. Луцька, затверджений у 1869 р. (РДІА, ф. 1293, оп. 166, спр. 48 («План вновь проектированного расположения Г. Луцка Вольнской губернии»)).

Плани Луцька з його околицями середини XIX ст. підтверджують існування лише трьох доріг, що вели до міста: з Володимира через суцільний міст заплавою, з Ковеля та Дубно – правою надзаплатною терасою. Південного мосту тоді ще не існувало. Крім уже відомого мосту через Глушець, що з'єднував острів із передмістям, нижче течією Глушця позначений ще один міст, що вів до утвореного Стиром і Глушцем мису, де існувала забудова. Бачимо також на кресленнику греблю з острова через Стир на заплаву перед устям Глушця [17].

Основною транспортною артерією, що з'єднувала Луцьк із іншими територіями, була траса схід–захід (або Дубно–Володимир). У межах міста Луцька вона проходила поза межами його острівної частини – колишнім передмістям, яке росло й перебирало на себе основні міські функції.

Штатний наглядач Луцького повітового училища Київського учбового округу від 14 квітня 1845 р. у своєму донесенні повідомляє:

...по вскрытии реки Стыри, окружающей город Луцк, с 29 числа истекшего месяца вода в ней стала возвышаться, покрыла сперва низменные части города, потом возвысилась в уровень с мостами и подняла более ста домов, в том числе: дом Приходского училища... Хотя после разрыва накопившимся льдом большого Красного моста вода со второго числа апреля начала спадать, прочие части моста, еще уцелевшие занесены льдом, камышом, крестьянскими из окружающих деревень досками и мельницами. Через такое наводнение прекратилось сообщение города по трактам на Владимир в Ковель. По собранным штатным смотрителем сведениям, никто из жителей столь большого размытия реки Стыри не помнит... [18].

У 1845 р. заходилися відбудувати Базилянський міст, який, мабуть, постраждав від повені разом із багатьма іншими мостами в долині Стиру. Він був визнаний необхідним «для внутрішнього сполучення міських частин», відтак, витрати на його будівництво не могли покласти на Луцьке земство [19]. Зовнішній вигляд указанного мосту станом на середину XIX ст. бачимо на рисунку О. Лещинського.

Судячи з наведеного Адамом Войничем плану міста 1848 р., тоді планувалися меліоративні роботи на заплаві Стиру між с. Красним і передмістям, розташованим в урочищі Хмільник. Документ свідчить про наміри освоювати заплаву під забудову, в т.ч. зі спорудженням шляхопроводів. Користуючись цим планом слід враховувати, що він має значні огріхи. На ньому обриси мережі русел Стиру західніше урочищ Хмільник із Юриздикою виконані в значно меншому масштабі, ніж права сторона зображення. Тому накреслена на ньому канава від Красенького мосту спрямована на сучасну вул. Кривий Вал, а мала б проходити вздовж траси сучасної вул. Шевченка й орієнтуватися на Центральну площу з Бернардинським монастирем [20].

Періодичні руйнування луцьких мостів, а також інтенсивний ріст передмістя спонукав до будівництва нового шляхопроводу, який з'єднував би лівий берег долини Стиру з новим центром міста, що планувався на найбільш висо-

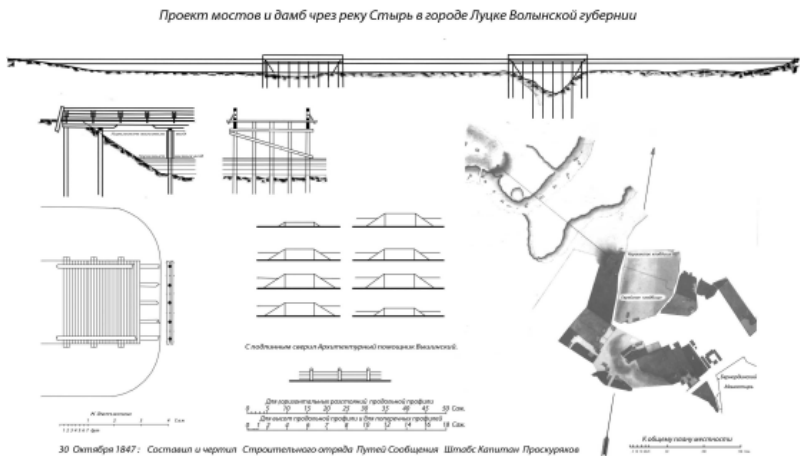


Рис. 3. Проект мостів і дамб трасою сучасної вул. Шевченка (1847–1849) (РДАВМФ, ф. 218, оп. 2, спр. 546, арк. 18). Прорис з фотокопії оригіналу автора публікації.

кій і просторій частині надзаплавного мису, утвореного долинами Стиру і його притоки Сапалаївки. Саме там височів славетний архітектурний комплекс монастиря бернардинців.

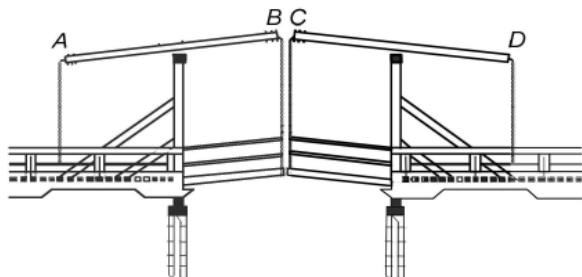
30 жовтня 1847 р. «Строительного отряда Путей сообщения Штабс Капитаном Проскураковым» був складений і 15 липня 1849 р. затверджений «Проект мостов и дамб через реку Стирь в городе Луцке Волынской области». Згідно нього передбачалося спорудження 2 мостів через русла Стиру і двох гребель заплавою нижче течії Стиру, напроти нової центральної площі Луцька. Загальна довжина шляхопроводу становила 198 сажнів (422,5 м). Ширина конструкцій мосту за відмітками проїжджої частини – 3 сажні. При глибині основного русла Стиру майже близько 4 м висота конструкцій мосту від дна русла сягала близько 7,6 м [21].

Під час будівництва до проекту внесли зміни, зробивши над фарватером проїжджу частину підйомною. 5 вересня 1850 р. вона впала, призвівши до людських жертв. До весни наступного року міст мали відбудувати за попереднім проектом [22].

Мапа Луцька з околицями 1850 р. трасою сучасної вул. Шевченка ще фіксує греблю з двома мостами: через головне русло р. Стир поблизу високого лівого берегу долини та посередині заплави. Трасою сучасної вул. Ковельської (або колишнього Красенського мосту) зображений лише один короткий міст через русло Стиру під лівим берегом долини, який продовжувався дорогою заплаві до Глушецького мосту. Від острова в бік с. Гнідави ніякі шляхові споруди не позначені. Зберігалися два вже відомі моста через Глушець з острова до передмістя [23].

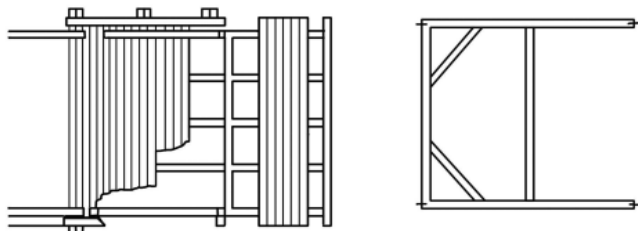
Копія

Проектъ подъемной части на фарватере р. Стыри
в мосте при г. Луцке Волынской Губерні и

A
17

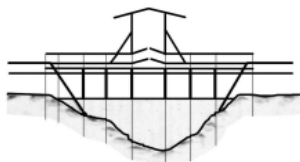
составляя Строительного Отряда Штабс-Капитанъ Проскуряковъ.

Рассмотренъ и утвержденъ Волынской Губернскою Строительною Комиссією по журналу состояшемуся 15 июля 1849 года О... Его Величество Генераль Майоръ Князь Васильчикъ Марковицъ Строительного Отряда Майоръ Прокофьевъ Строительного Отряда Штабс Капитанъ Проскуряковъ Исправляющій должность Губернскаго Архитектора Иисковъ



Что сія копія съ подлиннымъ верна въ томъ Волынская Губернская Строительная и Дорожная Комиссія удовлетворилась Октябля 21 дня 1850 года

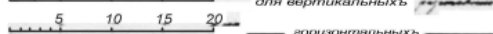
Непременный Членъ Губернскій Архитекторъ Саранскій [?]



С подлиннымъ сверить
Архитектурный помощникъ
Вышинскій

къ деталямъ

къ профилямъ



для вертикальныхъ

горизонтальныхъ

Копировать Чертильникъ Антонъ Залюскій

Рис. 4. Проект підійомної частини моста трасою сучасної вул. Шевченка, затверджений 15 липня 1849 р. (РДАВМФ, ф. 218, оп. 2, спр. 546, арк. 17. Прорис із фотокопії оригіналу Б.В. Колоска).

Близько 1852 р. підполковником Єжиковим складений «Генеральный План Части Г. Луцка с показанием на оном зданий Упраздненных Римско-католических Монастырей и костелов, предполагаемых к занятию под воинское помещение» [24] з метою демонстрації місць розташування ліквідованих католицьких монастирів для узгодження рішень щодо використання їх військом. Для кресленика використана не фіксаційну топооснова міста, а проект упорядкування вуличної мережі на території острова й передмістя з великою новою парадною площею в місці з'єднання доріг на Дубно та до нового мосту в напрямку Володимира. Цікавим є те, що автор кресленика показав цей новий міст, але зовсім проігнорував старіший південний міст до Володимира. На плані також показаний міст через Стир у південній частині острова, але без дороги, яка на попередніх планах називалася Дубенською. Зі старих мостів зображені Базилянський і міст через Глушець у самого його устя, а також колишній «королівський міст» до Верхнього замку, який бачимо на всіх планах кінця XVIII–XIX ст.

Подібним чином щодо зображень мостів поводили себе автори планів м. Луцька 1854–1855 років, що займалися питаннями його підготовки до воєнних дій. На одному з планів 1854 р. з показом тимчасових укріплень [25] існує лише відтинок нової греблі між руслами Стиру, що проектувалася у володимирському напрямку. Давній міст у напрямку м. Володимира від передмістя до русла Стиру отримав нову назву – «Красный мост». Показані також 2 мости через Глушець, а на місці південного мосту, схоже, – водяний млин. Річку Сапалайвку, як і раніше, перетинають 2 греблі, що використовуються, зокрема, з транспортною метою.

Отже, між 1852 і 1854 роками північний шляхопровід від нового центру міста до с. Красного не витримав випробування стихією й був знищений. Від усього шляхопроводу в останній чверті XIX ст. залишилися лише відтинки греблі біля правого й лівого берегів долини Стиру. Мости і греблю між двома руслами змила вода.

На іншому плані того ж 1854 р., призначеному для врахування під час оборони «жилых и не жилых строений, огородов и полей», є північна суцільна нова гребля, що перетинає заплаву, та старіший міст через заплаву в напрямку Володимира. Проте, немає жодного моста через Глушець (як і через Стир) на південь від острова, хоча приділена увага млинам на Стиру, а на заплаві паралельними пунктирними лініями показана «Большая почтовая дорога» тією ж трасою, що була прокладена згідно з проектом 1807 р. П.К. Сухтелена [26].

На варіанті попереднього плану, виготовленому вже в 1855 р., підтверджується існування гребель і мостів 1854 року [27].

Важливим для фіксування тогочасної мережі вулиць і мостів мав би бути «План Вольнской губернии города Луцка настоящего положения оногo съемки 1862 года». Широкою трьохстрічковою смугою на ньому виділене «Киево-Брестское шоссе», що в межах забудови Луцька проходило головною вулицею передмістя, а від Базилянського мосту – старішим мостом через заплаву в напрямку м. Володимира. Північний шляхопровід із двох мостів і гребель через заплаву Стиру показаний як існуючий і другорядний. Зберігалися 2 мости

через Глушець біля Базилянського монастиря. Дуже чітко видно, що південна «дорога на Дубно» є канавою, з'єднаною з усіма руслами, які зустрічаються на її прямолінійному шляху. Ця канава – все, що залишилося від шляхопроводу, який намагалися збудувати за проектом 1807 р. П.К. Сухтелена [28].

Відомий дослідник історії Луцька Тадеуш Стецький в опублікованій у 1876 р. праці вбачав, що прямолінійна канава від острова Луцьк до с. Гнідави є слідом другого найдавнішого мосту, який «примикав до міста поблизу сьогодинського Домініканського кляштору», а «сьогодні перетворений в канал» [29].

Як більшість планів XIX ст., «план <...> настоящего положения» містить, окрім існуючих об'єктів місцевості, також проектні пропозиції. До них належать вкраплення груп прямолінійних кварталів обсаджених уздовж периметра деревами. Графічна акцентація «Киево-Брестское шоссе» також свідчить про задуми щодо його вдосконалення.

Дещо інші, більше пристосовані до тодішніх реалій, пропозиції містить проектний план міста 1864–1865 років під назвою «План Вольинской губернии города Луцка для правильного устройства оногo». На ньому зображені всі мости й греблі попереднього плану 1862 р., але позначений також південний міст із острова у бік Дубно. Поруч із канавою, що пролягала через заплаву, пропонувалося прокласти «зимню дорогу» [30].

У 1869 році імператором Олександром II був затверджений «План вновь проектированного расположения Г. Луцка Вольинской губернии». На ньому зовсім відсутні сліди південної дороги на Дубно, але залишився міст через Стир до неї. Нема також Базилянського мосту, хоча залишився сусідній міст через Глушець ближче до його устя [31].

Детальний «План части уездного города Луцка Вольинской губернии земель быв. Луцкого Греко-Унитского Капитула, а ныне Православного Духовного Ведомства» пояснює ситуацію з мостами біля устя Глушця. Кресленник складений з натури землеміром І. Скольським у 1886 р., і юридично підтверджений документами та свідками. Між Києво-Брестським шоссе й утвореним р. Стир і Глушцем мисом існувала Афанасіївська юридика з церквою та забудовою навколо неї. Для її обслуговування й був споруджений міст в усті Глушця з острова. На самому вістрі мису знаходився водяний млин, до якого з протилежного берега Стиру підходила гребля, що регулювала рівень води в річці.

У південній частині острова, біля вже ліквідованого на той час Домініканського монастиря, – там, де іноді на планах показували перевіз або міст – кресленник не фіксує ніяких споруд [32].

Дуже близькими за змістом є складені в 1876–1890 роках 2 плани Луцька з околицями, призначені показати розташування нових укріплень. Того часу продовжували існувати 2 мости через Глушець з острова і старий міст у напрямку с. Красне з продовженням дорогою до Володимира. Сталися помітні зміни в конструкції цього шляхопроводу. Якщо на попередніх планах весь шляхопровід через заплаву й русло Стиру зображувався єдиним мостом, то на цих двох планах через заплаву намальований насип, а через русло Стиру – міст [33].

У джерелах є вказівка на «страшну повінь», яка сталася в 1880 р. [34].

На одному з планів є начерк олівцем нової транспортної траси через заплаву Стиру з острова. Вона починалася від мурованої синагоги і проходила нинішньою вул. Гнідавською. Цією трасою тоді передбачалося спорудження 2 мостів через русла Стиру – біля острова та протилежного берега долини. Також олівцем поруч із греблею проставлена дата – 1903 р., яку можна розуміти як дату спорудження дороги. Ніяких слідів зимової дороги в напрямку Дубно від острова не показано, як відсутній там й міст до неї, який замінений перевозом на сусідні заплавні луки [35].

6 червня 1890 р. були виділені кошти на перебудову Глушецького (Базиліанського, Василянського) мосту, і незабаром розпочали будівництво [36]. Того ж року було прийнято рішення про зміну його назви на Братський [37]. В 1895 р. його оцінили в 500 руб. (як і Вірменську церкву, що стояла в руїнах) [38]. Дерев'яний міст проіснував аж до 20-х років ХХ ст. [39]. Зйомка травня 1893 р. східної частини передмістя Вульки Підлуцької, що знаходилася між Глушцем і притокою Стиру – Сопалаївкою, приділила увагу греблі на останній, а також створеному нею ставку. Греблею проходила вул. Ковельська, яка перетинала стік зі ставка [40]. «Чертеж улиц и базарных площадей, состоящих в г. Луцке» 1899 року мосту на Опанасіївську (Афанасіївську) юридику не показує. [41]. Олексій Мердер на плані, що додав до виданої 1910 р. своєї праці, показав лише Братський міст без вказівки на його назву [42].

План Луцька 1912 р. основною транспортною артерією позначає Києво-Брестську дорогу з перетином через заплаву Стиру вздовж старої Володимирської дороги. Залишки греблі трасою сучасної вул. Шевченка були включені до мережі вулиць уздовж Хмільника та Юриздики. Від греблі 1849–1850 років залишався лише відтинок поруч із передмістям. Одночасно існував транспортний зв'язок шляхопроводом через заплаву в напрямку с. Гнідава, спорудженому в 1903 р. [43].

Таким чином, перегляд картографічного матеріалу, зокрема, планів Луцька, дав нам змогу уявити, які завдання ставилися перед проектувальниками мостів і гребель, з якими труднощами вони стикалися, як утілювалися плани, як вирішувалися питання перетину водних перешкод дорогами та вулицями, що обслуговували місто. На основі вище зазначеного можемо твердити:

1. Розташування Луцька наприкінці XVIII – XIX ст. на заправі р. Стир в оточенні її рукавів обумовлювало життєву необхідність створення шляхопроводів із гребель і мостів для сполучення з навколишніми поселеннями.

2. У досліджуваній період острів, на якому знаходилася найдавніша й основна частина сучасного міста, з'єднувався з материковим передмістям за допомогою одного, часом двох мостів через один із рукавів Стиру, який мав назву спочатку Стирець, потім – Глушець.

3. Наприкінці XVIII – XIX ст. основні сухопутні шляхи йшли материком, що з півночі наближався до острова і на місі якого розташовувалося передмістя; від передмістя в північному та східному напрямках. Заплавою здійснювався зв'язок у двох напрямках: на захід (до м. Володимир) і південний схід (до м. Дубно).

4. Нова влада, яка з'явилася в Луцьку в 1795 р. внаслідок третього розділу Польщі й для якої новопридбане місто було важливим воєнним західним рубежем, пріоритетним напрямком зовнішнього сполучення вважала шлях «схід–захід». Спочатку перспективним вважалося спорудження шляхопроводу через заплаву від острова до протилежного с. Гнідава, звідки вже існувала дорога до Дубна. Шляхопровід був збудований згідно з проектом 1807 р. військового інженера П.К. Сухтелена, але не витримав поверхневих вод. Повторні проекти цього шляхопроводу не отримали схвалення.

5. Західний напрямок забезпечувався існуючою, але наприкінці XVIII ст. ще не облаштованою дорогою по заплаві від Глушецького мосту до с. Красне, а звідти – до м. Володимира. Згодом за проектом того-таки П.К. Сухтелена був збудований суцільний міст через заплаву, який лише в останній чверті XIX ст. частково замінили греблею. Спроба продублювати в середині XIX ст. цю споруду через перенесення центру міста на північ передмістя не мали успіху – збудовані мости через русло річки і більшу частину греблі були знесені водою. Спроб відновлення дублюючого шляхопроводу в XIX ст. російська влада не чинила.

6. Проект 1849–1850 років щодо будівництва дублюючого шляхопроводу західного напрямку сполучення дає уявлення про конструкції луцьких мостів і гребель XIX ст., а також про деякі чинники, які враховувалися під час їх проектування.

7. Враховуючи досвід XIX ст. у створенні шляхопроводів через заплаву Стиру, можна стверджувати, що найбільш надійним у попередні періоди розвитку Луцька був перетин заплави від Глушецького мосту в напрямку лівобережного с. Красного. У східному напрямку протягом усього року сполучення було, мабуть, можливим лише правобережною надзаплавною терасою, що наближалася з півночі до острова та Глушецького мосту.

1. Російський державний військово-історичний архів (далі – РДВІА), ф. ВУА, спр. 22130 («План Городу Луцку снят и сочинен 1795 года августа месяца»). Як свідчить примітка на плані: «Копировал Професор Математики Училищ Луцких Михаил Сциборский». Це – копія більш давнього плану, який був використаний новою владою після приєднання Луцька до Росії в 1795 р. План містить експлікацію російською мовою, але з використанням латиниці для позначення об'єктів. Назви доріг свідчать про те, що оригінальний план, мабуть, був зроблений французом на замовлення попередньої польської влади. Назви місцевості написані за польською фонетикою.

2. Російський державний історичний архів (далі – РДІА), ф. 1293, оп. 166, спр. 43.

3. Там само, спр. 44.

4. Там само, ф. 1350, оп. 312, спр. 9, арк. 34 («План Города Луцка» (1798)).

5. Там само, ф. 1293, оп. 166, спр. 45.

6. *Даль В.* Толковый словарь живого русского языка / В. Даль. – М., 2003. – Т. 4. – С. 328 («Столовая дорога – большая, почтовая, с верстовыми столбами»).

7. РДВІА, ф. ВУА, ф. 349, оп. 19, спр. 1399.

8. Там само, ф. 1293, оп. 166, спр. 22, 44.

9. Там само, ф. ВУА, спр. 21551, арк. 48 («План Города Луцка» (1810)).

10. Російська державна публічна бібліотека ім. Салтикова-Щедрина (рукописний відділ), ф. 608, од. зб. 1811.

11. Słownik geograficzny królestwa Polskiego i innych krajów słowiańskich. – Warszawa, 1884. – Т.5. – S.59; Історія міст і сіл: Волинська область. – К.: УРЕ, 1970. – С.59.
12. РДВІА, ф. 349, оп. 19, спр. 1401.
13. Там само, спр. 1406.
14. Там само, спр. 1407.
15. Там само, спр. 1401, 1406.
16. Там само, ф. 1488, оп. 1, спр. 675 («План части города Луцка с означением на оном места избранного под постройку сарая на пожарные инструменты с теплою трубою»); Російський державний історичний архів, ф. 433, оп. 70, спр. 66, арк. 1–2.
17. *Перштейн А.* Луцк и его древности / А. Перштейн // Временник императорского Московского общества истории и древностей Российских. – М., 1851. – Кн. 10. – С. 30–37; РДІА, Там само, ф. 1350, оп. 312, спр. 9, арк. 34 («План Города Луцка» (1798)).
18. РДІА, ф. 433, оп. 70, спр. 66, арк. 1–2.
19. Там само, ф. 442, оп. 78, спр. 89.
20. *Wojnicz A.* Łuck na Wołyniu: opis historyczno-fizjograficzny / A. Wojnicz. – Łuck, 1922. – S. 89.
21. Російський державний архів військово-морського флоту (далі – РДАВМФ), ф. 218, оп. 2, спр. 546, арк. 18.
22. Там само, арк. 1.
23. РДІА, ф. 1399, оп. 1, спр. 307 (1850 рік).
24. РДВІА, ф. 349, оп. 19, спр. 1422.
25. Там само, спр. 1470.
26. Там само, спр. 1473.
27. Там само, спр. 1460.
28. РДІА, ф. 1293, оп. 166, спр. 46.
29. *Stecki T.J.* Łuck starożytny i dzisiejszy / T.J. Stecki. – Kraków, 1876. – S. 91.
30. РДІА, ф. 1293, оп. 166, спр. 47.
31. Там само, спр. 48.
32. Волинський краєзнавчий музей (далі – ВКМ), ф. КДФ–6186/КВ–14742, 1886 р.
33. РДВІА, ф. 349, оп. 19, спр. 1518, 1547.
34. *Левчанівська І.* Ще не збулося... / І. Левчанівська. – Луцьк: Волинська обласна друкарня, 2006.
35. РДВІА, ф. 349, оп. 19, спр. 1547.
36. Державний архів Волинської області, ф. 3, оп. 1, спр. 31, арк. 127.
37. Там само, спр. 112, арк. 89 зв.
38. Там само, арк. 18.
39. *Orłowicz M.* Pustrowany przewodnik po Wołyniu / M. Orłowicz. – Łuck, 1929. – S.122.
40. ВКМ, ф. КДФ–6186/КВ–14742, 1893 р.
41. РДІА, ф. 1287, оп. 35, спр. 2132 (1899 р.).
42. *Мердер А.* Древности Луцка и его прошлое: Справка. (С планом Луцка и 6 иллюстрациями) / Издано при Киевском Отделе Императорского Русского Военно-Исторического Общества / А. Мердер. – К., 1910. – 16 с.
43. *Wojnicz A.* Вказана праця. – S. 89.

Колосок Б.В. Архивные источники конца XVIII – начала XX веков о луцких мостах.

Анализируются замыслы и результаты строительства луцких мостов в конце XVIII – начале XX веков, что способствует решению дискуссионных вопросов их местоположения в предыдущие периоды и влияния на формирование пространственной структуры города.

Ключевые слова: Луцк, архивные источники, мосты конца XVIII – начала XX в.

Kolosok B.V. The Archived sources of end of XVIII – beginnings of XX centuries about the Lutsk bridges.

Projects and results of building of the Lutsk bridges are analysed in the end XVIII - beginning of XX ages, that is instrumental in the decision of debatable questions of their location in previous periods and influence on forming of spatial structure of city.

Key words: Lutsk, archive sources, bridges of the end of 18 till beginning of 20th centuries.

А.А. НЕПОМНЯЩИЙ

**Материалы личного архивного фонда
Н.М. Печенкина – неизвестный источник
об охране историко-культурного наследия
в Крыму в начале XX века**

В научный оборот вводится неизвестный корпус документов из Отдела рукописей Военно-исторического музея артиллерии, инженерных войск и войск связи Российской Федерации в Санкт-Петербурге. Рассмотрены материалы личного фонда известного исследователя Херсонеса, археолога-любителя, полковника артиллерии Н.М. Печенкина. Приведены тексты ранее неизвестных его рукописей, посвященных охране историко-культурного наследия Крыма.

Ключевые слова: Военно-исторический музей артиллерии, инженерных войск и войск связи, Н.М. Печенкин, Крым, охрана культурного наследия.

Имя археолога-любителя, краеведа Крыма Николая Михайловича Печенкина хорошо известно специалистам – исследователям Херсонеса. Артиллерийский офицер, он увлекся археологическими исследованиями в Юго-Восточном Крыму. С начала XX в. сперва самостоятельно, позже – по заданию Императорской Археологической комиссии краевед производил разведки и раскопки могильников на Северной стороне Севастополя (1901, 1903, 1905 гг.), на р. Бельбек (1903, 1904 гг.) и на Маячном полуострове (1910–1911 гг.). Ему удалось открыть уникальную по сохранности херсонесскую межевую систему IV века до н.э. С 1908 г. Н.М. Печенкин – член-сотрудник, а с 1911 г. – действительный член Русского археологического общества. Одновременно он активно сотрудничал в Русском военно-историческом обществе, с 1918 г. он также секретарь разряда военной археологии и археографии этой общественной научной организации. На результаты научных разысканий Н.М. Печенкина, его рукописные полевые дневники и отчеты о раскопках, отложившиеся в Научном архиве Национального заповедника «Херсонес Таврический», в обязательном порядке ссылаются нынешние археологи. При этом в научной литературе имеется минимум биографических сведений о подвижнике науки [1]. Наши разыскания в области биобиблиографии крымоведения позволили установить стойкий интерес Н.М. Печенкина не только к археологическим