



**КОНІВА**  
**Юлія Вікторівна,**  
аспірантка кафедри історії науки і  
техніки НТУ «ХП»,  
(м. Харків)

### **ФОРМУВАННЯ МЕРЕЖІ МОСТІВ ТА ЇХ ЕКСПЛУАТАЦІЯ У СЛОБІДСЬКІЙ УКРАЇНІ XVIII СТ.**

*Висвітлено значення мостів та гребель у формуванні суходільних дорожніх комунікацій на території Слобідської України у XVIII ст. Наголошено на значенні методу картографічної ретроспекції при дослідженні проблематики, а саме зазначено нові можливості сучасних геоінформаційних технологій. У статті зроблено акцент на зв'язок розвитку транспортних комунікацій та становлення мостів. Встановлено особливості мостобудування на дорогах державного, повітового та сільського значення. Окреслено систему утримання та експлуатації мостів. А саме опираючись на архівні дані було показано залежність утримання від експлуатації і навпаки. Акцентовано увагу, що їхнє будівництво та утримання виконувало селянство, як одну із його повинностей.*

**Ключові слова:** мостобудування і переправи, суходільні дорожні комунікації, Слобідська Україна у XVIII ст.

*Освещено значение мостов и плотин в формировании сухопутных дорожных коммуникаций на территории Слободской Украины в XVIII в. Отмечено значение метода картографической ретроспекции при исследовании проблематики, а именно указано новые возможности современных геоинформационных технологий. В статье сделан акцент на связь между развитием транспортных коммуникаций и становлением мостов. Определены основные особенности строительства мостов на дорогах государственного, уездного и сельского значения. Описана система содержания и эксплуатации мостов. А именно опираясь на архивные данные, было показана зависимость содержания от эксплуатации и наоборот. Акцентировано внимание, на том что, их строительство и содержание исполняли крестьяне, потому что это было одной из его повинностей.*

**Ключевые слова:** строительство мостов и плотин, сухопутные дорожные коммуникации, Слободская Украина в XVIII в.

*The value of bridges and dams in the formation of the system land roads in the territory of Sloboda Ukraine in the XVIII century was highlighted. The meaning of retrospection mapping method in the study of issues that is states new possibilities of modern GIS was emphasized. The article focuses on the relationship of transport communications and establishment of bridges. At the same time was to show the main features of the construction of bridges on the roads of the state, areas and country values. The system for maintenance and operation of bridges was described. Namely, based on the archival documents retention has been shown dependence on exploitation and vice versa. The attention on the fact their construction and maintenance performed by the peasants because it was one of his duties.*

**Key words:** *the construction of bridges and dams, the system land roads, Sloboda Ukraine in the XVIII century.*

Мостобудування є однією із важливих складових якісного функціонування дорожніх комунікацій. Розвиток технологій будівництва мостів йшов паралельно з процесом формування мережі доріг. Для Слобідської України цей процес розпочався ще у XVIII ст. Невід'ємною частиною функціонування цієї мережі було будівництво мостів, облаштування переправ, поромів, гатей і т.д.

На жаль, у сучасній науковій літературі відсутнє окреме спеціальне дослідження з теми історії мостобудування та експлуатації мостів в Україні, у тому числі і на Слобожанщині XVIII ст., яке б розкривало особливості становлення мостобудування на його початковому етапі.

Серед джерел, присвячених суходільним комунікаціям, мостобудування висвітлене найбільш повно порівняно з іншими аспектами дорожнього будівництва на теренах Слобідської України у XVIII ст. Варто назвати картографічні та письмові матеріали: Карти Деліля [10; 11]; карти-плани Генерального межування [8], а також матеріали Державного архіву Харківської області [2;3;4] та Центрального державного історичного архіву м. Київ [9].

Картографічні матеріали доцільно розглядати за допомогою методу картографічної ретроспекції. Застосування ГІС-програм розширили можливості і результативність наукового пошуку істориків, яких не було до цього. Тому актуальним є саме розвідка шляхів сполучення та мостів за допомогою інструментарію геоінформаційних систем. Насамперед, цей метод доцільний

при аналізі карт-планів Генерального межування, які лягли в основу дослідження.

Межування Харківського намісництва відбувалося протягом 1769-1788 рр., хоча остаточно економічні примітки були готові лише в 1791 р. На 20 картах-планах вказані умовні знаки, а також назви географічних об'єктів і населених пунктів, а також були зафіксовані всі складові транспортного сполучення. Природні особливості, як і економічна ситуація Харківського намісництва, відтворені досить точно. Власне це дозволяє нам застосовувати метод картографічної ретроспекції. За допомогою геоінформаційних технологій, а саме програми «Mapinfo», була створена модель цього регіону, що дозволяє проводити якісний аналіз розвитку Слобідської України наприкінці XVIII ст., а також повністю реконструювати цілісну мережу суходільних дорожніх комунікацій та мостів, переправ, гатей, що не можливо було робити без цих технологій.

Метою цієї статті є визначити основні тенденції будівництва, утримання та експлуатації мостів у Слобідській Україні у XVIII ст.

Починаючи з другої половини XVII ст. Слобожанщина зазнала багатьох змін: територіальних, соціальних, економічних та ін. Як зазначав Д. І. Багалій, господарче освоєння Слобідської України залежало від двох причин: від матеріальної культури, яку українці принесли з собою із Задніпрянщини і природно-географічного чиннику та історичних обставин, які тут склалися [1]. Господарське освоєння Слобожанщини українцями відбувалося досить швидко, незважаючи на низку різних причин, що стримували цей процес. Серед яких, варто вказати, напади татар. Свідченням ефективного господарчого освоєння став розвиток сільськогосподарського виробництва, ремесел, мануфактур, торгівлі. Поряд з цими сферами формувалася «нова» система шляхів сполучення. Її основними особливостями було те, що вона базувалася на

системі доріг попередньої доби. А це були переважно степові шляхи сполучення – татарські шляхи та сакми\*.

Система сполучення, яка розпочала формуватися наприкінці XVII ст. та початку XVIII ст., головним чином, забезпечувала господарчі потреби населення Слобідської України. Слобожани займалися хліборобством, яке розвивалося не лише у селах, але і у містах. Сільське господарство розвивалося за двома напрямками: освоєння нових земель та поліпшення вже освоєних. Зі зростанням чисельності сільськогосподарського населення розорювалася цілина і навіть шляхи степовиків, які до цього були досить широкими. Іноді ширина шляхів степовиків досягала декілька сотень метрів. Адже ці шляхи були умовними і їхня ширина була обумовлена цілями їхньої експлуатації. Насамперед, це військові напади на осіле населення. З заселенням цього регіону відбулося і переформатування «старих» доріг у зв'язку зі змінами цілей їхньої експлуатації. Тобто, поступово зникали степові шляхи, а залишалися лише ті, які розпочали використовуватися, насамперед, як торгівельні.

Нова система сполучень була орієнтована безпосередньо на населені пункти. Так, польові дороги, крім того, що поєднували села, слугували для задоволення господарчих потреб слобідського населення. Про це свідчить те, що дороги вели до полів або проходили через поля, які знаходилися поза межами поселень. Також польові дороги сходилися до водяних млинів, які займалися переробкою сільськогосподарської продукції. Ці шляхи використовувалися і для торгівлі. А саме, селяни їздили до повітових містечок на щотижневі торжки та ярмарки, на яких відбувалася реалізація сільськогосподарської продукції.

Вище зазначені особливості стосувалися і будівництва мостових переправ. Саме їхня поява пов'язана зі зміною формату дорожніх комунікацій. Для попередньої мережі суходільних комунікацій, характерним є

---

\* Сакма з тюрського означає слід звіря, а також слід від колеса, тобто колію. Пізніше сакма означала всяку проторену, випробувану, перевірену дорогу. В давньоруській літописній термінології сакми – це шляхи пересування татарських військ, а також головні дороги із Золотої Орди, тобто з степових просторів на Русь.

функціонування переправ через річки у їх мілководних місцях. Для «нової» системи шляхів сполучення характерне те що поряд з переправами, з'являються колодні мости. Особливо вони набули поширення наприкінці XVIII ст. Саме у цей період місцева мережа доріг мала декілька рівнів. Виокремлювалися дороги державного («столбовые»), губернського («большие») і повітового («проселочные») значення.

Першими картографічними матеріалами XVIII ст., де були відтворені шляхи сполучення, сформовані осілим населенням на просторах Слобожанщини, були карти Деліля (1724–1729 рр.) [10; 11]. Саме на цих картах були вперше позначені переправи. Беручи до уваги те, що ці карти умовні і досить не точні, але вони мають важливе значення: по-перше, показують принцип сполучення, за яким прокладалися шляхи (від міста до міста вздовж річок) та по-друге, на них були позначені переправи. Як свідчить аналіз цього комплексу джерел, перетин річок переправами відбувався досить рідко.

Згідно з інструкцією «цілувальникам» від Миропільської канцелярії 1734 року догляд за мостом на річці Псел у місті Миропілля (нині Краснопільський район, Сумська обл.), повинні здійснювати два купці [5]. До їхніх обов'язків входило слідкувати за станом мосту, особливо у весінній період, коли підіймався рівень води у річці. Якщо не вистачало матеріалів для відновлення мосту, насамперед деревини, звертатися з «доношением» до Миропільської канцелярії. Також, вони повинні збирати мито з проїжджаючих, передусім із купців, за перетин даного мосту. Варто зазначити, що даною інструкцією заборонялося брати мито з «обывателей малороссийского народа», адже на них лежить обов'язання ремонтувати і доглядати його, тобто це було однією із їхніх повинностей. Розмір мита встановлювався згідно з імператорськими указами, які були прислані раніше у вищеназвану канцелярію. Купцям був виданий для цього спеціальний опломбований ящик і наприкінці кожного місяця вони повинні звітувати перед канцелярією. Дані заходи, відповідно до цієї інструкції, повинні були забезпечити вільний перетин мосту для купців, а також, щоб казна міста не зазнавала втрат [5].

Важливим документом із облаштування шляхового сполучення мав імператорський указ від 1747 р., в якому зазначалися основні положення щодо обслуговування доріг та організації дорожнього руху, в тому числі утримання мостів. [9]. Варто зауважити, що ці настанови залишалися чинними без істотних змін аж до XIX ст. включно. Стосовно мостів, у вище названому наказі, зазначено, що їхній ремонт потрібно невідкладно зробити, адже відповідно до надісланих раніше рапортів від місцевих органів влади багато з них перебували у досить поганому стані, що ускладнювало рух транспортних засобів. Ремонт мостів потрібно провести за рахунок місцевих ресурсів і силами «обивателів». Місцеві жителі повинні були виконувати цю повинність у вільний від польових робіт час, а це, як правило, були пізня осінь, зима та рання весна (до льодоходу). Найбільш повно висвітлений стан мостів і їхнє облаштування в архівних матеріалах кінця XVIII ст. [2; 3; 4]. Саме у цей час виходили накази про ремонт мостів і гатей.

Для Слобідської України характерним було й те, що греблі водяних млинів досить часто слугували мостами. На теренах регіону налічувалося, відповідно до «Опису Харківського намісництва» [7, с. 28], приблизно півтори тисячі. Греблі були не дуже надійними, тому що вони будувалися з ґрунту, а не з дерева або каменю. Будівництво мостів здійснювалося, переважно, на великих річках, таких як Ворскла, Псел, Сіверський Дінець, про що свідчать карти Генерального межування [8]. На території Харківського намісництва Сіверський Дінець перетинався мостами шість разів, так само як, і Ворскла, а Псел – лише один раз. Характерним є те що, мостові переходи використовувалися сезонно. Окрім мостових переправ, узимку, досить часто використовували переправи на кризі.

Зазвичай мости будувалися у повітових містах, які, як правило, розташовувалися на річках. Наприкінці XVIII ст., рапорти про нагальність будівництва чи перебудування мостів у незадовільному стані направлялися до городничого, земського справника чи на ім'я губернатора, рідше в ратушу чи місцеву думу. Так, до Чугуївської ратуші зверталися місцеві жителі, що міст на

річці Дінець у досить поганому стані. Вони не можуть перевезти сіно зі степів, тому просять, щоб його відремонтували, бо скоро жнива [2, спр. 37, арк. 6]. Також, до цієї ж ратуші звертається обер-офіцер, наголошуючи, що важкі вози можуть впасти у воду. Він же звертається до губернатора, просячи, щоб відремонтували міст біля Чугуєва, адже не можливо переправити фураж [2, спр. 37, арк. 12].

Власне розробка та будівництво доріг розпочалося, коли були створені спеціальні державні установи. У підпорядкування яких входив також догляд за мостами, переправами, гатями. Першим спеціальним органом із дорожнього будівництва стала Канцелярія із будівництва державних доріг (1755–1780 рр.). Ця установа опікувалася всіма державними дорогами, а безпосередніми виконавцями були губернатори і воєводи. Дороги, які функціонували на теренах Слобожанщини не вважалися державними.[6, с. 113–114] Адже Слобідська Україна до 1765 р. не входила до складу Російської імперії. Із зазначених вище даних зрозуміло, що спеціальне будівництво доріг та мостів у першій половині XVIII ст. на території Слобідської України із застосуванням технічного забезпечення на той час не проводилося.

У 1786 р. створена Комісія доріг, що займалася побудовою й утриманням, а також розробкою мапи мережі шляхів для всієї держави. Нове спеціальне відомство шляхів сполучення з'явилося у 1798 р., яке у 1832 р. перетворено на міністерство шляхів сполучення. [6, с. 114] Власне із діяльністю цього міністерства пов'язані технічне забезпечення у будівництві доріг та підготовка спеціальних кадрів.

Варто зазначити, що хоча й існували державні органи з будівництва та ремонту дорожніх трактів у зазначений період, але разом з цим залишалася повинність селян із утримання доріг та мостів. Це було однією із причин не досить якісного функціонування дорожніх мереж. Для Слобідської України було характерним те, що ця повинність була не тільки на селянах, її виконували також козаки. Власне, козаки цю повинність виконували до 1765 р., тобто до ліквідації Слобідських полків.

Крім того, відповідно до наказів губернатора 80-х рр. XVIII ст., роботи з ремонту доріг і тим більше мостів селяни не повинні здійснювати у робочий час (маються на увазі літні польові роботи). Так, у прилеглих до Змієва селах, державні селяни були зобов'язані побудувати міст, коли завершать польові роботи. Утримувати його повинні були два села порівну [2, спр. 37, арк. 18]. Однак, у іншому документі повідомляється, що лише у тому випадку, якщо жителі забажають самостійно відремонтувати мостову переправу під час літніх польових робіт, вони повинні найняти для цього теслярів і робітників [2, спр. 37, арк. 4].

Кошти на будівництво мостів виділяли з міських доходів чи винних сум. На рік, відповідно до архівних даних, це могло становити 64 рублі для кожного міста у Слобідсько-Українській губернії [2, Спр. 37, Арк. 24]. Але це надзвичайно мало, якщо порівняти з іншими архівними даними. Саме, відповідно до кошторису на ремонт лише одного мосту через річку Харків у однойменному місті потрібно було 1339 руб. [2, Арк. 4].

Основним матеріалом для ремонту та будівництва мостів була деревина. Досить часто її не вистачало, потрібно було закуповувати в інших «повітових дачах». Це були одні із головних причин поганого функціонування мостів. Мости часто будували фашиним методом. [4, Арк. 4] Фашина – це зв'язка молодого лісу, товстих стовбурів без листя. Фашини розміщувалися у декілька рядів і засипалися землею (глиною), потім зверху на них розміщувалися колоди і знову засипалися землею. Цей спосіб був досить незручним, так як фашини гнили, дерев'яний поміст розхитувався і руйнувався.

Отже, мости були невід'ємною і однією із важливих частин сухохідельних дорожніх комунікацій Слобожанщини наприкінці XVIII ст. Спеціальне будівництво та ремонт мостових переправ розпочали проводити з XVIII ст. З того часу розпочали проводити спеціальне будівництво та ремонт мостових переправ. Мережа мостів розташовувалася у повітових містах та на великих річках Слобожанщини. Переважна частина мостів будувалися не з каменю, а використовувалися глина, деревина. А саме застосовувався фашинний метод.



Тому, мостові переправи не були довговічними, а потребували постійного ремонту. Важливою особливістю стало використання для дорожніх комунікацій гребель водяних млинів. Їхнє обслуговування, ремонт мостів та гребель було перекладено владою на селянство, як одну з його повинностей. Ця тематика має перспективи дослідження. Зокрема, важливим було б розглянути еволюцію технології будівництва мостів.

### **Список використаної літератури:**

1. *Багалій Д. І.* Історія Слобідської України / Д. І. Багалій. – Х. : Основа, 1993. – 256 с.
2. *Державний архів Харківської області (ДАХО)*, ф. 3, оп. 1, спр. 2, арк. 85 ; спр. 37, арк. 31.
3. *ДАХО*, ф. 3, оп. 2, спр. 43, арк. 13; спр. 317, арк. 3.
4. *ДАХО*, ф. 3, оп. 6, спр. 16, арк. 64.
5. *Інститут рукопису Національної бібліотеки України ім. В. І. Вернадського (НЦБ)*, ф. 2, од. зб. 2890. Інструкція канцелярії військового правління цілувальникам по зборі і охороні мосту через р. Псел біля міста Миронівця [Миропілля]. 1734, 2 арк.
6. *Кудрявцев А. С.* Очерки истории дорожного строительства в СССР (дооктябрьский период) / А. С. Кудрявцев. – М. : Дориздат, 1951. – 332 с.
7. *Описи Харківського намісництва кінця XVIII ст. : описово-статистичні джерела / АН УРСР, Археограф. комісія та ін. ; упоряд. В. О. Пірко, О. І. Гуржій ; редкол. П. С. Сохань (відп. ред.) [та ін.].* – К. : Наук. думка, 1991. – 222 с.
8. *Російський* государственный архив древних актов, г. Москва (РГАДА), ф. 1356, оп. 1, д. 6390; д. 6311; д. 6319; д. 6346; д. 6357; д. 6351; д. 6371; д. 6372; д. 6327; д. 6395; д. 6339; д. 6340; д. 6341.
9. *Центральний державний історичний архів, м. Київ (ЦДАК)*, ф. 1710, оп. 2, спр. 306, арк. 1–100.
10. *Poroguis du Dnepr au-dessus de Kamenosaton 1724-1729* [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b55003129z/f1.zoom.r=Cartes%20manuscrites%20de%20la%20collection%20Joseph%20Nicolas%20Delisle>. Дата доступу : 25.04.2014 р.
11. *Partie de l'Ukraine 1724-1729.* – Режим доступу : <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b55003172w/f1.zoom.r=Cartes%20manuscrites%20de%20la%20collection%20Joseph%20Nicolas%20Delisle.langEN>. Дата доступу : 25.04.2014 р.