

XXст. // Тези доповідей і повідомлення вісімнадцятої Вінницької обласної історико – краєзнавчої конференції 3 лютого 1998р. – Вінниця. 1998. – С. 41; 70. Любанський Ф. Л. Вказана праця. – С. 7; 71. Там же. – С. 8 – 10; 72. Воловик О. Вказана праця. – С. 42; 73. Там же; 74. Воловик О. Сільськогосподарська школа в с. Гуменне Вінницького повіту (1902-1911). // Тези доповідей і повідомлення дев'ятнадцятої Вінницької обласної історико-краєзнавчої конференції 18 лютого 1999 р. – Вінниця. 1999. – С. 32; 75. Любанський Ф. Л. Вказана праця. – С. 20; 76. Там же. – С. 21; 77. Воловик О. Діяльність Подільського товариства сільського господарства і сільськогосподарської промисловості наприкінці ХІХ – на початку ХХст. – С. 42; 78. Любанський Ф. Л. Вказана праця. – С. 19; 79. Там же. – С. 23-24; 80. Памятная книжка Подольской губернии на 1911 год. – С. 79; 81. Там же. – С. 123; 82. Экономическая жизнь Подолии. – 1914. - №1. – С. 10; 83. Памятная книжка Подольской губернии на 1911 год. – С. 123; 84. ДАХО. – Ф. 227. – Оп.1 – Спр. 8601. – Арк. 6; 85. Зеленюк І. С. Поділля напередодні Великої Жовтневої соціалістичної революції. // Наукові записки Кам'янець-Подільського державного педагогічного інституту. – Т. VII. – Хмельницький. 1958. – С. 108; 86. Россия в мировой войне 1914 – 1918гг. (в цифрах). Центральное статистическое управление. – М. 1925. – С. 49; 87. Экономическая жизнь Подолии. – 1915. - № 6. – С. 19; 88. Зеленюк І. С. Вказана праця. – С. 106; 89. Там же. – С. 108; 90. ДАХО. – Ф. 233. – Оп.1. – Спр. 335. – Арк. 7; 91. Экономическая жизнь Подолии. – 1915. - №6. – С. 19; 92. ДАХО. – Ф. 233. – Оп. 1. – Спр. 252. – Арк. 35; 93. Зеленюк І. С. Вказана праця. – С. 107; 94. ДАХО. – Ф. 233. – Оп. 1. – Спр. 26. – Арк. 12-13; 95. ЦДІА України. – Ф. 301. Оп. – Іа. – Спр. 596. – Арк. 11; 96. Вінниця. Історичний нарис. – С. 86; 97. Там само. – С. 116; 98. Центральний державний військово-історичний архів Російської Федерації (далі – ЦДВІА Російської Федерації). – Ф. 206. – Оп. 1. – Спр.166. – Арк. 173-175; 99. Большевистские организации Украины в период подготовки и проведения Великой Октябрьской социалистической революции. – С. 204; 100. Вінниця. Історичний нарис. – С. 125; 101. Там же. – С. 114; 102. ЦДІА України в м. Києві. – Ф. 301. – Оп. 1. – Спр. 141. – Арк. 34; 103. Там само. – Оп. Іа. – Спр. 987. – Арк. 3; Ф. 419. – Оп. 1. – Спр. 5970. – Арк. 1,2; 104. Там же. – Ф. 419. – Оп. 1. – Спр. 6317. – Арк. 2; 105. Там же. – Ф. 301. – Оп. 1 – Спр.209. – Арк. 160; 106. Там же. – Ф. 442. – Оп. 863. – Спр.8. – Арк. 21; 107. Там же. – Ф. 419. – Оп. 1. – Спр. 6701. – Арк. 41; 108. Вивчай історію свого краю. – С. 17; 109. Вінниця. Історичний нарис. – С. 115; 110. Вивчай історію свого краю. – С. 18; 111. Вінниця. Історичний нарис. – С. 115; 112. ЦДІА України в м. Києві. – Ф.301. – Оп. 1. – Спр., 221. – Арк. 3; 113. Вінниця. Історичний нарис. – С., 115; 114. ЦДІА України. – Ф. 864. – Оп.1. – Спр.8. – Арк. 12; 115. Там же. – Ф. 419. – Оп.1. – Спр. 6600. – Арк. 1; 116. Вивчай історію свого краю. – С. 18; 117. ЦДІА України. – Ф. 442. – Оп. 804. – Спр.8. – Арк. 14; 118. Вивчай історію свого краю. – С. 20; 119. ЦДІА України. – Ф. 301. – Оп. Іа. – Спр. 488. – Арк. 8.

С.С. Богатчук

РОЛЬ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В ЕКОНОМІЧНОМУ ПІДНЕСЕННІ ПОДІЛЬСЬКОГО КРАЮ В ХІХ - НА ПОЧАТКУ ХХ СТ.

ХІХ ст. стало переломним в історії України своїми політичними і економічними перетвореннями. Це повною мірою стосувалося і Правобережної України. Вже в кінці ХУІІІ ст. вона входила до складу Російської імперії, колонізаторська політика якої здійснювалася адміністративними засобами і поширювалася на всі сфери життя. У 1797 р. була утворена Подільська губернія з центром у Кам'янці-Подільському.

На початку ХХ ст. Поділля йшло тим же рутинним шляхом, що й Російська імперія. Застарілі засоби виробництва, застарілі методи господарювання та непридатні шляхи сполучення негативно впливали на розвиток краю.

Пристосування поміщицьких господарств до умов товарного виробництва відбувалось за рахунок самих селян. Зменшуючи або повністю відбираючи селянські наділи, поміщики збільшували до 5-6 і навіть 7 днів на тиждень панщину. В Подільській губернії 90 % всього населення залишалося кріпаками¹.

Феодално-кріпосницький лад затримував розвиток багатьох галузей промислового й сільськогосподарського виробництва. У 20-30-х рр. ХІХ ст. спостерігається процес розпаду цієї системи, який супроводжувався важкою аграрною кризою. У цей період в руках поміщиків зосереджувалася значна маса сільськогосподарських товарів, що не знаходила свого збуту. Починають падати ціни на збіжжя.

У той же час починається збільшення промислових підприємств. В Подільській губернії одними із головних виробництв були землеробство та гуральництво. Так,

щорічно за кордон вивозили до 590 тис. т. пшениці, до 180 тис. відер вина й спирту². У 1837 р. кількість діючих винокурених заводів становила 535³.

У 30-х роках ХІХ ст. на Поділлі швидкого розвитку набуває цукрова промисловість. Перші цукроварні були побудовані в с.Хоньківці Могилівського повіту в 1832 р., в с. Проскурівці Ушицького повіту в 1832-33 рр., в м.Тростянець Брацлавського повіту в 1834 р.⁴.

У 1860-61 рр. в Подільській губернії діяло 90 парових цукрових заводів, 23 вогневих⁵. Вироблений цукор збували на ярмарках і базарах, продавали в крамницях, вивозили за межі губернії.

Однією із важливих галузей виробництва є скотарство. За архівними джерелами в губернії до 50 тис. голів великої рогатої худоби продавали у Волинську губернію, Царство Польське, Австрію, Прусію та Угорщину. Прикладом прибуткового розведення овець є господарство князя Чарторийського в Гайсинському повіті. Вовну реалізовували, найчастіше, за межами губернії: в Одесу, Бердичів та Москву⁶.

Поступово купецький капітал проникає в різні галузі виробництва, збільшуючи кількість промислових підприємств. Подільська губернія теж йшла швидкими кроками щодо збільшення кількості заводів і фабрик.

Промислові підприємства в Україні в І пол.ХІХст.

Губернії	1825	1832	1854	1860
Волинська	185	219	293	323
Київська	107	79	223	236
Подільська	53	43	210	246
Полтавська	29	47	204	238
Чернігівська	74	88	254	245
Харківська	76	125	247	330
Катеринославська	38	54	120	288
Херсонська	87	97	98	241

У таблиці показано досить швидкий ріст промислових підприємств на Поділлі. Так, у 1825 р. їх нараховувалося 53, а у 1860 р. - вже 246, що в кількісному вияві вирівнює Подільську губернію з іншими губерніями.

У зростанні промислових підприємств та в збільшенні промислової й сільськогосподарської продукції в економіці Поділля важливу роль відігравала торгівля. Майже всі продукти, що вироблялися в Подільському краю, вивозилися за кордон та в інші губернії Росії. Це - мед, віск, збіжжя, хутро, шкіра, тютюн, сало, вовна. Ці продукти реалізувалися на ярмарках.

У 1853 р. у Подільській губернії проводилося 54 ярмарки, на які привозили сіль, вино, залізо та металеві вироби, тканини⁷. В окремих містах була різна кількість ярмарок. Так, у 50-х роках ХІХ ст. у Вінниці проводили 4 ярмарки, а у Барі -12. Відбувалися ярмарки у Літині, Балті, Могильові та інших населених пунктах. Товару привозили на 5-7 тис. карбованців⁸.

Значна кількість товару направлялася за кордон сухопутним шляхом. Через погано упорядковані шляхи та відсутність залізничного транспорту основним засобом перевезення вантажів залишався гужовий транспорт.

З давніх-давен через територію Поділля проходили важливі шляхи транзиту: Одеса-Дубосари й Одеса-Могилів (до Молдавії), Одеса-Радзивилів(до Австрії), Одеса-Мокрани (до Прусії). Перший шлях ішов на Григоріопіль, другий - на Балту, Ольгопіль, Ямпіль, третій- на Балту, Ольгопіль, Тульчин, Брацлав, Немирів, Вінницю, Літин, Летичів, Проскурів, Кременець, Радзивилів; четвертий (водний) - Дністром до Могиліва, на Вендичани, Бар, Деражню, Проскурів, Кременець, Мокрани й далі Огінським каналом до Прусії⁹.

Для Подільської губернії в ХІХ ст. одним із засобів перевезення вантажів було використання річок - Південного Бугу, Дністра, Збруча. У 40-х рр. ХІХ ст. Дністер відіграв важливу роль, притягуючи товари з Бессарабії, Галичини, Польщі, Поділля. Перевезення їх відбувалося суднами, чисельність яких з кожним роком збільшувалася. У 1857-1859 рр. їх нараховувалося 975¹⁰. В цілому транспортне значення річок Поділля було невеликим через природні перешкоди (пороги, мілини). Необхідно було витратити чималі кошти для їх усунення. Очищення річок, особливо Дністра, покращило б та зменшило б вартість перевезень хліба до Одеси, що було дуже вигідно для нашого краю¹¹.

У результаті слаборозвинутості річкового транспорту більш значну роль відіграв гужовий (чумацьке візнування), як дешевший і вигідніший для перевезення більшості товарів, що вироблялись на Поділлі.

Уряд вирішив поліпшити основні чумацькі хлібовозні шляхи з Київської і Подільської губерній до Одеси. У 1841-43 рр. на цю справу було витрачено близько 1 млн. крб. Проте не була ліквідована дорожнеча цього виду транспорту з великими витратами чумаків на утримання волів у дорозі. Тому бажаного результату не було досягнуто¹².

Доставка однієї чверті хліба з Поділля коштувала 3-4 крб. Відсутність залізниць впливала на збільшення ціни хліба за його доставку. Так, на початку 60-х років ХІХ ст. середня ціна однієї чверті пшениці в Могилів-Подільському складала 5 крб. 40 коп., в Одесі - 8 крб. 60 коп., в Лондоні - 16 крб. 83 коп.¹³.

Вищенаведені факти спонукали уряд Російської імперії вжити необхідних заходів - розпочати будівництво залізничної мережі.

15(27) січня 1863 р. новоросійський генерал-губернатор П.О.Коцебу отримав дозвіл будувати залізничну лінію від Одеси до Паркан за рахунок урядових субсидій¹⁴. 4 травня 1863 р. відбулися урочисті закладки Одесько-Парканської залізниці. На будівництві широко використовували працю солдат, найманих робітників. 26 березня 1864 р. уряд видав наказ про продовження цієї залізниці до м. Балти Подільської губернії.

У 1865 р. Одесько-Балтська залізниця була введена в дію. Балта була значним торговельним центром Подільської губернії, де віддавна існували хлібні магазини та проводилися ярмарки. В Одесу з Балти відправлялася продукція, що вироблялась переважно в Південно-Західному краю (вовна, хліб, сало, насіння тощо)¹⁵.

У 1866 р. державна скарбниця Росії почала фінансувати будівництво залізниці на лінії Київ-Балта. Невдовзі робота по спорудженню залізниці була передана у вигляді концесії компанії бельгійського капіталіста де-Врієра.

"Дорога від Києва до Балти, - писали в газеті "Киевлянин", - необхідна; без неї неможливо поживати торгівлю хлібом в Одеському порту і конкурувати з Угорщиною, тому що Подільська губернія, частина Волині та частково Київська губернія не мають можливостей перевозити пшеницю в Одесу в зв'язку з дорожнечею цих перевезень волами"¹⁶.

Киево-Балтська залізниця проходила через Козятин, Вінницю, Жмеринку. У травні 1870 р. було відкрито для руху лінії Київ-Козятин, Бірзула-Жмеринка, а у 1871 р. - Жмеринка-Волочиськ, загальною довжиною 488 км¹⁷.

Вказані залізниці активізували торгівлю та відкрили шлях до збуту місцевих виробів для населення Київської, Волинської та Подільської губерній. Відкриття їх сприяло подальшому розвитку Південно-Західного краю. Одеська залізниця, що перетинала Подільську губернію в довжину, надавала можливість для збуту виробництва нашого краю на південь. Киево-Балтська залізниця відкривала шлях на північ.

Найбільшими залізничними вузлами в Подільській губернії стали Козятин і Жмеринка.

Завдяки розширенню залізничної мережі в нашому краю спостерігається розширення торговельних зв'язків. Тільки за 1866 р. з Південно-Західного краю в Європу та Єгипет вивезено 736 тис. т пшениці, 60 тис. т кукурудзи, 5,9 тис. т вовни, 7 тис. т сала¹⁸.

У 80-х роках ХІХ ст. вивіз хліба з Подільської губернії складав близько 13 тис. т (із 72 тис. т з усіх українських губерній)¹⁹. Для зменшення затрат по перевезенню зерна товариство Південно-Західних залізниць почало будівництво елеваторів поряд з залізничними станціями Жмеринка, Рахни, Крижопіль, що були розташовані в центрах зернової промисловості²⁰.

Подільська губернія на кінець ХІХ ст. теж залишається центром цукрової промисловості. У 1885-86 рр. 51 цукровий завод Поділля виробляв та вивозив за межі губернії 5 млн. 447 тис. пудів цукру, займаючи друге місце після Київської губернії (9 млн. 084 тис. пудів)²¹.

На початку ХХ ст. Подільська губернія залишається центром землеробства. Окрім цього, перше місце серед експортних товарів займають продукти землеробства (50%) усього вантажу, друге - залізо та металеві вироби (28,61%), третє - товари деревопереробної промисловості (15,9%). Найбільшими центрами товарообігу стали залізничні станції Гнівань, Вінниця, Проскурів, Голендри, Тростянець²².

До того ж, середня сума відправленого вантажу з залізничних станцій Подільської губернії складала близько 55 млн. карбованців²³.

Отже, достатньо високий вантажообіг на території Подільської губернії характеризує економічний й промисловий розвиток нашого краю.

ДЖЕРЕЛА ТА ЛІТЕРАТУРА

1. Історія міст і сіл Української РСР. Вінницька область. В 26-ти т.-К., 1972.-С.23; 2. Центральний державний історичний архів України (далі -ЦДІА). - ф.442. - оп. 1. - спр.1805, ч.ІІ, арк.8; 3. ЦДІА України, ф.442, оп. 1, спр.2257, арк.17; 4. Плевако О. З матеріалів до історії цукрової промисловості на Україні. Нарис 3. (До питання, коли побудовано перші цукроварні).-К., 1927.-С.10; 5. Яцунский В.К. Социально-экономическая история России ХУІІІ-ХІХ вв. Избранные труды. М., 1973.-С.234-235; 6. ЦДІА, ф.442, оп. 1, спр. 2256, ч.1, арк.107; 7. ЦДІА, ф.442, оп. 1, спр.10411(б); арк. 69; 8. Гуржій І.О. Розвиток товарного виробництва і торгівлі на Україні (з кінця ХУІІІ ст. до 1861 р.).- К., 1962.-С. 90.; ф. 442, оп.1, спр.1363, ч.1, арк.36; 9. Оглоблін О. Нариси з історії капіталізму на Україні. Вип.1.- К., 1931.-С.31-35; 10. Слабченко М.Є. Матеріали до соціально-економічної історії України ХІХ ст. Т.1. - Харків, 1927.- С.237; 11. ЦДІА, ф.442, оп. 1, спр. 2520, арк. 2, 23; 12. Слабєєв І.С. З історії первісного нагромадження капіталу на Україні. Чумацький промисел і його роль у соціально-економічному розвитку України ХУІІІ- першої половини ХІХ ст. -К., 1964.- С.115; 13. Золотов В.А. Хлебный экспорт России через порты Черного и Азовского морей (60-90-е годы ХІХ в.). - Ростов-на-Дону, 1966.-С33; 14. Министерство путей сообщения.1865.-Кн.5-С.36; 15. ЦДІА, ф.442, оп. 41, спр.123, ч.1, арк.70, 88; 16. Киевлянин.- 1865.- № 145. -9 декабря; 17. ЦДІА, ф.442, оп. 44, спр.667, арк. 2,3; 18. ЦДІА, ф. 1252, оп.1, спр.163, арк. 166; 19. Вестник финансов, промышленности и торговли. -1886.-№ 6.- С. 390; 20. Железнодорожное дело. - 1886.- №17. -С.154; 21. Вестник финансов, промышленности и торговли. -1885.-Т.2.- №46.- С.506; 1886.- Кн. 3.- №27.-С. 32-33; 22. Экономическая жизнь Подолии.-1914.-№21.-С.63; 23. Там же. - 1914.- №18.-С. 25.

В.П. Перкун

ПЕЧАТКИ ПАРАФІЯЛЬНИХ КОСТЬОЛІВ ЯМПІЛЬСЬКОГО ТА ЛІТИНСЬКОГО ДЕКАНАТІВ (1902 – 1908 років)

Сучасна вітчизняна церковна сфрагістика перебуває на етапі нагромадження фактичного матеріалу. Однак, враховуючи масив пам'яток, доцільно було б їх розглядати відповідно до церковно-адміністративних одиниць окремих територій. Такий методологічний підхід, на нашу думку, допоможе чіткіше та прозоріше окреслювати як регіональні та конфесійні особливості церковних печаток, так і окремі тенденції в самому регіоні в певні історичні періоди.

Враховуючи це, розглянемо печатки парафіяльних костьолів Літинського та Ямпільського деканатів Луцько-Житомирської дієцезії поч. ХХ ст., які скріплюють екстракти метричних книг, що зберігаються у державному архіві Вінницької області (далі -ДАВО) у фонді метричних книг костьолів, церков і рабинатів Київської та Подільської губерній.