

DOI: <https://doi.org/10.18524/2519-2523.2021.16.245737>

УДК 94(477.64-21Бердянськ)“18”:624.21/.8

BRIDGE CONSTRUCTION IN BERDIANSK COUNTY OF TAURIDA GOVERNORATE IN THE SECOND HALF OF THE XIX CENTURY

Liudmyla Zolotar

PhD (History)
Berdyansk State Pedagogical
University
4, Schmidta St., Berdiansk, 71100,
Ukraine
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-0070-0491>
E-mail: zolotar_lyuda@ukr.net

Citation: Zolotar, L. (2021) Bridge construction in Berdiansk county of Taurida governorate in the second half of the XIX century. *Chornomors'ka mynuvshyna*, vol. 16, pp. 45–50.

Submitted: 14.08.2021



Annotation

The purpose of the article is to cover the local range of problems of bridge construction in Berdiansk county of Taurida Governorate in the second half of the XIX century.

The article analyses mechanisms of emergence of infrastructure facilities in Ukraine which was under Russian rule. Moreover, the article reveals prioritization of infrastructure facility emergence in a certain locality, the construction process itself and difficulties in implementation of projects, cost estimation, technical characteristics. In addition, the article investigates the role of zemstvo in development of transport system infrastructure and its influence on county development.

It was found out that bridges were facilities of vital importance for a locality: possibility of conducting trading operations, receiving correspondence, rural-urban communication, but on the technological side bridge construction still wasn't at a very high level.

Investigation analysis showed significant contribution of zemstvo into development of transport infrastructure, although counter-reforms slowed down the pace of development of communication routes of the county.

Key words: bridge, bridge construction, transport system, Berdiansk zemstvo, Taurida Governorate.

БУДІВНИЦТВО МОСТІВ У БЕРДЯНСЬКОМУ ПОВІТІ ТАВРІЙСЬКОЇ ГУБЕРНІЇ В ДРУГІЙ ПОЛОВИНІ ХІХ СТ.

Людмила Золотар

Кандидат історичних наук
Бердянський державний
педагогічний університет
Вул. Шмідта, 4, м. Бердянськ,
71100, Україна
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-0070-0491>
E-mail: zolotar_lyuda@ukr.net

Анотація

Мета статті полягає у висвітленні локальної проблематики будівництва мостів у Бердянському повіті Таврійської губернії в другій половині ХІХ ст.

Проаналізовано основні механізми появи інфраструктурних об'єктів в підросійській Україні. Розкрито пріоритетність появи інфраструктурного об'єкта в конкретному населеному пункті, сам процес будівництва та труднощі в реалізації проєктів, кошторис, технічні характеристики. Досліджено роль земства в розвитку інфраструктури транспортної системи регіону та її впливу на розвиток повіту.

Цитування: Золотар Л.
Будівництво мостів у
Бердянському повіті Таврійської
губернії в другій половині XIX ст.
Чорноморська минушина:
записки Відділу історії козацтва на
півдні України: зб. наук. пр. / за.
ред. В.А. Смолія. Одеса: ФОП
Бондаренко М.О., 2021. Вип. 16.
С. 45–50.

Отримано: 14.08.2021 р.

З'ясовано, що мости були важливим об'єктом життєдіяльності населеного пункту: можливість проведення торговельних операцій, отримання кореспонденції, зв'язок села з містом, але з технологічного боку будівництво мостів залишалось не на досить високому рівні.

Аналіз дослідження продемонстрував значний внесок земства в розбудову транспортної інфраструктури, хоча контрреформи уповільнили темпи розвитку шляхів сполучення повіту.

Ключові слова: міст, будівництво мостів, транспортна система, Бердянське земство, Таврійська губернія.

Друга половина XIX ст. характеризується модернізаційними змінами в усіх сферах життя, провідну роль у розвитку певної території відігравало земство, будівництво шляхів сполучення регіонального значення стало сферою діяльності земства. Для дослідження було обрано Бердянське повітове земство, обраний повіт входив до материкової частини Таврійської губернії та розташовувався в Приазов'ї, по його території протікало багато річок (Берда, Обіточна, Юшанли, Кільтичя та інші), які впадали в Азовське море. Питання мостобудування було досить нагальне не лише з географічних особливостей повіту, а й з економічної сторони, у повіті проходила низка торговельних шляхів, які утворювали мережу шляхів сполучення якими рухалися підводи з зерном до Бердянського порту.

Тема, якій присвячена стаття, ще не була предметом вивчення істориків. Окремі аспекти, які стосуються цієї проблематики, можна знайти в дослідженнях Артоболевського І. І., Благонравова А. А. [1], Ніколаї Л. Ф. [5], ці праці висвітлюють більш технічну сторону будівництва мостів.

Серед невирішених раніше проблем можна відзначити недостатнє приділення уваги будівництву дорожньої інфраструктури та її значення для розвитку регіону. Тому метою у дослідженні стало вивчення механізму дій земства щодо появи та обслуговування мостів у межах Бердянського повіту в другій половині XIX ст.

Розвиток транспортної інфраструктури сприяє змінам у соціально-економічному, комунікаційному, культурному розвитку регіону, сприяє мобільності населення. Тому міст – це такий інфраструктурний об'єкт, який допомагає реалізувати або покращити всі сфери життя населення. Як зазначає В. Константінова: важливим аспектом розвитку сухопутних шляхів у регіоні було улаштування та утримання мостів і переправ, які сприяли покращенню регіонального та міжміського сполучення і пожвавленню економічної діяльності місцевостей, розташованих уздовж річок. Між іншим, саме спорудження та утримання мостів і переправ, так само як і облаштування шляхів, було однією зі сфер взаємовідносин сільського населення і городян [4]. Відсутність чи технічні несправності мостів становили перешкоди для руху транспорту та залишали території без засобів комунікації.

Мости – це технічні дорожні споруди, які є важливим елементом у розвитку шляхів сполучення, вони дають можливість безперешкодно та більш зручно рухатися за обраним напрямком. У XIX ст. мости поділялися на пішохідні, міські, шосейні, проїжджі та залізничні [10, с. 32]. Також різнилися їхні конструкції. У XIX ст. для будівництва великих мостів застосовували дерев'яні прогонові споруди з ґратчастими формами. Хоча технології будівництва мостів вдосконалювалися, дерев'яні та кам'яні мости не втратили свого значення довгий час. Після затвердження технічних умов і норм проєктування, залізобетонні конструкції почали активно застосовувати разом зі сталевими й дерев'яними. Перші залізобетонні конструкції з'явилися на залізницях.

Мости були складовою частиною транспортної інфраструктури. Більшість із них була на утриманні земства і лише залізничні мости, а також ті, які мали стратегічне значення,

обслуговувалися Міністерством шляхів сполучення. Але про залізничні мости мова не йтиме, тому що залізнична колія в Бердянську з'явилася лише в 1899 р., хоча спроби реалізувати цей проєкт виникали раніше.

Джерельною базою для аналізу мостобудівної діяльності стали документи “Сборника постановлений Бердянського уездного Земського Собрания с 1866 г по 1908 г.” [9]. За допомогою постанов можливо простежити зміни, які відбувалися щодо ремонту та будівництва мостів, кошторисна документація, пріоритетність появи мосту в конкретному населеному пункті, розв'язання питання будівництва мостів на фронтірі губерній.

З початком діяльності земства було вирішено провести низку заходів щодо упорядкування транспортної системи, для цього було запрошено землеміра Веріго, який дослідив сухопутні шляхи сполучення повіту та створив карту, де було класифіковано дороги та позначенні наявні інфраструктурні дорожні об'єкти.

Наступним кроком, який стосувався саме мостобудування, було запровадження посади техніка з будівельної справи, саме на нього було покладено функції, щодо обстеження чинних та будівництва нових мостів. Цю посаду було запропоновано зайняти інженеру, штабс-капітану Фон-Дезену, заробітна плата пропонувалася 1000 руб. на рік. Але знайшлися на засіданні гласні, які вважали недоцільним мати на постійній основі техніка, а запрошувати його лише за необхідності. Більшість звернули увагу на те, що такий варіант є неприйнятним, тому що можна винайняти некваліфікованого спеціаліста і затрати земства будуть більші. Земство визначило заробітну платню техніка в 1500 руб. на рік [9, с. 645]. Цей крок є доцільним, тому що залучення фахівців сприяє більш кваліфікованому розв'язанню питань в транспортній системі, хоча більшість робіт виконували селяни шляхом натуральної повинності.

Пріоритетність ремонту та будівництва мостів визначало земство, основною причиною слугував економічний та стратегічний чинник. В 1868 р. було побудовано мости у селах Дмитрівка та Новопавлівка, а ось міст в колонії В'ячеславівка так і не з'явився, тому що він був збудований у селі Юр'івці через яке проходила дорога в колонію Штейнбах та скорочував відстань на п'ять верст. Саме таким прикладом є те, що в 1869 р. було прийняте рішення про будівництво мосту через річку Юшанли, вважаючи цей міст досить стратегічним в економічному плані, тому що саме в цьому напрямку проходила дорога по якій кожного року прямують підводи з Оріхова та Токмака до Бердянська. Кошторис будівництва мосту склав 2000 руб. та отримав схвалення. Досить часто поява чи ремонт мосту була пов'язана з торговельними операціями. Так, у 1870 р. було виділено 500 руб. для негайного облаштування переправ на поштової дорозі біля села Новопавлівка Дмитрівської волості, бо зазначений міст слугував єдиним транзитним сполученням з менонітськими колоніями, які активно торгували своєю продукцією. Інший аспект появи або негайного ремонту стало стратегічне розміщення інфраструктурного об'єкта. В 1875 р. було заслухано доповідь про необхідність будівництва мосту через річку Обіточна біля села Новопавлівка та села Лозанівка, оскільки тут проходив військоводорожній тракт [9, с. 651]. При обговореннях гласний Товбич наголосив, що не обов'язково будувати ті мости, що вказані у звіті ревізійних комісій, а ті що потрібно [9, с. 652].

Не завжди ініціатива появи мосту була виключно прерогативою земства, траплялися випадки коли сільські громади будували або їм пропонувалося здійснити будівництво чи виконання ремонтних робіт за власний кошт. Таке трапилося з Верхньотокмацьким сільським товариством, яке побудувало за власний кошт кам'яний міст на річці Токмак, який розміщувався на торговій дорозі. Обійшовся цей міст (не враховуючи натуральних робіт) у 945 руб. 17 копійок. Товариство просило повернути частину витрачених коштів для продовження будівництва у селі школи, земство повернуло частину коштів у розмірі 350 руб., передавши їх священику Онисифору Литвицькому для будівництва школи. В 1875 р. в схожій ситуації опинилося будівництво мосту через річку Лозоватку біля села В'ячеславівки, будівництво було дозволено, але земство не готове було виділити кошти. У селі Попівці в балці Манжелеєвій пропонувалося сільській громаді побудувати міст, земство виділило лише 150 руб., але громада зазначила, що може допомогти з доставленням будівельного матеріалу,

земство розуміло необхідність цього мосту, але суми в 150 руб. було недостатньо для будівництва мосту. У селі Руднервейд, на торговій дорозі з Бердянська в Оріхів знаходився дерев'яний міст в аварійному стані, але сільська громада хотіла, щоб міст був відремонтований коштом земства і зазначала, що потрібно 1500 руб. на ремонт, при огляді та піднятті документів, було з'ясовано, що міст не був взятий на баланс земства, було розпочато процес оформлення документації, але ремонт не розпочатий. Гальбштадтське волосне правління звітувало, що при заїжджому дворі Дрейнрозен біля колонії Кліфельд на річці Юшанли по дорозі через Астраханку і Толервайде на Оріхів великий земляний насип, а на ньому дерев'яний міст. Насип, то залишки колишньої солевізної дороги, яка йшла від села Астраханка через німецькі колонії до Верхнього Токмака, вона була частиною торгової дороги із Мелітополя до Оріхова, яка відносилась до 2-го класу доріг. Волосна управа просила виділити кошти на будівництво мосту [9, с. 654].

Перепоми, які не дозволяли здійснити будівництво чи ремонт мосту, були пов'язані з недобросовісним підрядником чи техніком. Існували випадки, коли гласні висловлювали їм недовіру. Гласний Аргилопуло звернув увагу, що при будівництві Новопавлівського мосту не було розроблено ніяких проєктів та кошторисів, тому важко визначити скільки коштів було витрачено при будівництві. Новопавлівський міст виявився дорожчим, ніж передбачалось, саме чому так сталося технік Фрезен пояснював, що коли розпочалося будівництво він був у Петербурзі, а замість нього розпочали будівництво Малишевський та Волошин, міст був розрахований на 4 ферми і на цілий сажень ширший, для настилу використали не ті дошки (300 дощок). Другий ряд настилу Волошин не захотів робити (зайві дошки зникли), а сума за міст збільшилась до 19000 руб. У своє виправдання Волошин говорив, що Фрезен мав достатньо кількості часу для складання проєкту та кошторису (6 місяців після знесення старого мосту) та 7 місяців будівництва нового. Він домовлявся з майстрами та оплати здійснював особисто. А стосовно дощок, то технік Єльський вважав недоцільним ще один ряд, це б зробило міст важчим, решта невикористаних дощок була використана при будівництві будинку для арештантів у Ногайську [9, с. 650].

З іншою проблемою зіткнулося в 1868 р. Бердянське земство. Воно турбувалось про охорону мостів, які були на утриманні земства. Проблема полягала в тому, що частими були випадки крадіжок залізних болтів та гайок, якими кріпилися деталі мостів. Як рішення, земці запропонували влаштувати поблизу мостів заїжджі двори, що розширювало транспортну інфраструктуру повіту та водночас давало можливість перекласти охоронні функції на господарів закладів. Серед земських діячів тривали дискусії щодо будівництва та утримання заїжджих дворів. Розв'язати цю проблему допоміг селянин Московцов, який звернувся до земства з пропозицією побудувати за власний кошт із дотриманням усіх умов двох заїжджих дворів у селі Дмитрівка і колонії Софіївка. Селянин зобов'язувався охороняти чотири земські мости (Софіївський, Дмитрівський, Юр'ївський і Новопавлівський) та здійснювати їх дрібний ремонт. Земство підтримало пропозицію Московцова і сплатило йому за кожен двір по 300 руб. одноразової грошової допомоги [9, с. 628].

Не лише людська діяльність руйнувала наявні інфраструктурні об'єкти, але й природні катаклізми часто заподіявали непоправну шкоду, а то й навіть руйнацію мостів. Так, у 1878 р. тимчасовий міст через річку Берда на поштовому тракті між містами Бердянськ та Маріуполь під час повені був знесений. Стихія майже знищила всю конструкцію Новоспасівського мосту. Така ж ситуація сталася 17 січня 1878 р. з тимчасовим мостом у містечку Великий Токмак. Великотокмацьке поштове відділення не мало можливості відправляти пошту на ділянці між населеними пунктами Гальбштадтом і Оріховим. Місцевою владою були вжиті заходи для відновлення сполучення [2, арк. 1].

Частими були випадки, коли мости залишались недобудованими або їх будівництво відтермінувалось. В 1868 р. міст у колонії Штейнбах також не був побудований, після проведення обстежувальних робіт було з'ясовано, що в цій місцевості часті паводки, тому краще використати кам'яні опори, але для будівництва цього мосту коштів не вистачить, тому було прийняте рішення побудувати міст в колонії Софіївка та почати заготівлю каменю для

його будівництва мосту. Так, у 1879 р. Бердянський поштмейстер повідомив, що будівництво Куцобердянського мосту не закінчено, і їздити ним неможливо. Земська управа вжила заходів і міст було добудовано, що дозволило відновити поштове сполучення та безпечний проїзд [3, арк. 4, 8].

У 1877 р. були побудовані інженером Єльським Карлом Осиповичем Новопавлівський і Пришибський мости, тимчасові мости у Софіївці, Дмитрівці. Дмитрівський міст був кам'яний з залізними фермами на суму 8042 руб. Дерев'яний міст на річці Обіточній між Лозоваткою та Новопавлівкою підрядник Белічев побудував на 100 рублів дешевше. Софіївський міст на річці Кільтичя інженер Єльський також побудував дешевше [9, с. 653].

Була розповсюджена практика, коли міст розміщувався на території різних повітів або на фронтірі губерній, тоді при будівництві пограничних інфраструктурних об'єктів, обговорювалася частка внесення коштів. Гальбштадтський міст, який є фронтірним мостом Бердянського та Мелітопольського повітів був побудований у 1870 р., на нього було витрачено 4500 руб., але вже у 1871 р. Бердянське земство підняло питання стосовно невідповідного облаштування Мелітопольським земством Гальбштадтського мосту через річку Молочну, який знаходився на транзитній дорозі з Мелітополя до Бердянська. Мелітопольська управа погодилася виправити всі недоліки за власний кошт. У 1878 р. цей міст знов став об'єктом уваги представників Мелітопольського та Бердянського земств, міст на річці Молочній між селами Пришибом та Гальбштадтом знаходився на балансі двох земств, потребував ремонту, сума ремонту була визначена в розмірі 651 руб. 55 копійок, Бердянське земство сплатило половину суми для ремонту цього мосту [9, с. 659]. В 1875 р. земство виділило 1250 руб. на міст через річку Берду, міст потрібно було побудувати на фронтірі губерній між селом Попівкою Бердянського повіту Таврійської губернії та селом Олексіївкою Олександрівського повіту Катеринославської губернії, вирішено було скласти кошторис. Найчастіше такі питання вирішувалися спільними домовленостями [9, с. 651].

Траплялися випадки коли керівництво губернії прагнуло залучити кошти повітів для покращення транспортної інфраструктури інших територій. У 1877 р. було обстежено ґрунтові поштові дороги губернії і виявлено, що у Феодосійському повіті – 220 верст, Дніпровському – 210 верст, Бердянському 205 верст., Мелітопольському – 170 верст., Євпаторійському – 120 верст., Перекопському – 100 верст., Сімферопольському – 60 верст, Ялтинському – майже немає ґрунтових доріг. [9, с. 652]. В Дніпровському, Бердянському повітах на кожні 100 руб. земського збору припадає по 1 версті ґрунтової дороги, у Феодосійському – 1,5 верст. Оскільки Феодосійський повіт один із повітів губернії, в якому багато гірських доріг і часто потоки з гір руйнують дороги, запропоновано кошти з дорожніх зборів інших повітів перенаправити для Феодосійського повіту. У 1877 р. в Бердянському повіті дорожніх натуральних повинностей значилось на 22 ½ верст та ремонт торгових доріг 967 верст. Бердянське повітове земство заявило, що збір грошей досить обтяжлива справа, тому не погоджується з таким рішенням [9, с. 653].

Проаналізувавши постанови Бердянського повітового земства з'ясували, що для повіту було притаманно існування кам'яних та дерев'яних мостів, з металевими елементами, також існували тимчасові та постійні мости. Позитивними моментами є те, що Бердянське повітове земство першочергово здійснило облік наявного дорожнього господарства та запросило фахівців. Звичайно існувала значна кількість перепон для будівництва чи ремонту мостів: недостатнє чи зменшене фінансування, недобросовісність підрядника, крадіжки, стихійні лиха. Перевага в появі інфраструктурного об'єкта надавалася відповідно його значення, але сільські громади також могли своїм коштом облаштувати міст. Відсутність достатньої кількості наративу, не дає можливості оцінити вагу появи мосту в населеному пункті. Період контрреформ похитнув становище дорожнього господарства повіту, зменшилося фінансування та відповідно кількість мостів. Тож діяльність Бердянського земства у справі будівництва мостів оцінюємо досить позитивно, враховуючи існуючі реалії.

Джерела та література:

1. Артоболевский И. И., Благоднаров А. А. Очерки истории техники в России (1861–1917). М. : Наука, 1975. 658 с.

2. Державний архів Автономної Республіки Крим (ДААРК). Ф. 26 : Канцелярія Таврійського губернатора, м. Сімферополь Таврійської губернії. Спр. 26792 : Об исправлении почтовых дорог и мостов, 10.01 – 23.08.1879. 17 арк.
3. ДААРК. Ф. 26 : Канцелярія Таврійського губернатора, м. Сімферополь Таврійської губернії. Спр. 27191 : Об исправлении почтовых дорог в Таврической губернии, 09.08–31.12.1879. 10 арк.
4. Константінова В. М. Урбанізація: південноукраїнський вимір (1861–1904 роки). Запоріжжя : АА Тандем, 2010. 596 с.
5. Николаи Л. Ф. Краткие исторические данные о развитии мостового дела в России. СПб. : Изд-во ин-та пут. сообщ., 1898. 119 с.
6. Памятная книга Таврической губернии / под ред. К. А. Вернера. Симферополь : тип. Таврич. губерн. ком., 1867. 657 с.
7. Памятная книга Таврической губернии. Вып. 1 / под ред. К. В. Ханацкого. Симферополь : тип. газ. «Крым», 1889. 695 с.
8. «Повітова столиця». Літопис історії Бердянська очима кореспондентів «Одеського Вісника» (1876–1893 pp.) / упоряд.: І. Лиман, В. Константінова. Бердянськ ; Невинномиськ : РА «Тандем – У», 2007. 378 с.
9. Сборник постановлений Бердянского уездного Земского Собрания с 1866 г по 1908 г. Симферополь, 1908. Т. 1. 932 с.
10. Энциклопедический словарь / под ред. И. Е. Андреевского. СПб. : Ф. А. Брокгауз, И. А. Ефрон, 1897. Т. 39 : Московский университет – Наказание исправительные. 480 с.

References:

1. Artobolevskiy, Y.Y. & Blahonravov, A.A. (1975) *Ocherky ystoriyy tekhniky v Rossyy (1861–1917)*. Moscow: Nauka. [in Russian].
2. Derzhavnyi arkhiv Avtonomnoi Respubliki Krym dali (DAARK). Fund 26 (Kantseliariia Tavriiskoho gubernatora, m. Simferopol Tavriiskoi gubernii), dossier 26792 (Ob uspravlenyy pochtovykh doroh y mostov, 10.01–23.08.1879), 17 ark. [in Russian].
3. DAARK. Fund 26 (Kantseliariia Tavriiskoho gubernatora, m. Simferopol Tavriiskoi gubernii), dossier 27191 (Ob uspravlenyy pochtovykh doroh v Tavrycheskoi gubernyy, 09.08–31.12.1879), 10 ark. [in Russian].
4. Konstantinova, V.M. (2010) *Urbanizatsiia: pivdennoukrainskyi vymir (1861–1904 roky)*. Zaporizhzhia: AA Tandem. [in Ukrainian].
5. Nykolay, L.F. (1898) *Kratkye ystorycheskye dannyye o razvytyy mostovoho dela v Rossyy*. Sankt-Peterburh: Yzd-vo yn-ta put. soobshchenyi. [in Russian].
6. Venera, K.A., ed. *Pamiatnaia knyha Tavrycheskoi gubernyy (1867)*. Symferopol: typohrafiya Tavrycheskoho hubernskoho komyteta. [in Russian].
7. Khanatskoho, K.V., ed. (1889) *Pamiatnaia knyha Tavrycheskoi gubernyy*. Symferopol: typohrafiya hazety «Крым», issue 1. [in Russian].
8. Lyman, I. & K. Viktoriia (2007) «*Povitova stolytsia*». *Litopys istorii Berdianska ochyma korespondentiv «Odeskoho Visnyka» (1876–1893 rr.)*. Berdiansk; Nevynnomysk: RA «Tandem – U». [in Ukrainian].
9. *Sbornyk postanovlenyi Berdianskoho uezdnoho Zemskoho Sobranyia s 1866 h po 1908 h Symferopol* (1908), vol. 1. [in Russian].
10. Andreevskiy, Y.E., ed. (1897) In: *Entsyklopedycheskyi slovar*. Sankt-Peterburg: F. A. Brokhauz, Y. A. Efron, vol. 39. [in Russian]