



ШКІРА

Людмила Миколаївна,
старший науковий співробітник
Музею народного сухопутного
транспорту Середньої
Наддніпрянщини,
Національний історико-
етнографічний заповідник
«Переяслав»,
shkiraluidmila@ukr.net
(м. Переяслав, Україна)

ШЛЯХИ СПОЛУЧЕННЯ НА ПЕРЕЯСЛАВЩИНІ В 1943-1950 РР.: ІСТОРІЯ БУДІВНИЦТВА ТА ВИКОРИСТАННЯ

Шляхове будівництво – один з найважливіших напрямів розвитку української державності на сучасному етапі. Будівництво доріг Переяславщини сприйнято нами поступовим і постійно удосконалюваним явищем у процесі соціокультурного та економічного розвитку регіону.

У статті на основі протоколів засідань Переяслав-Хмельницької районної ради народних депутатів (1943–1950 рр.) досліджено стан і будівництво сухопутних шляхів Переяславщини. Наявний досвід інженерно-будівельної діяльності минулих поколінь є актуальним, однак постійно потребує вдосконалення і використання сучасних наукових технологій та технічних засобів. У дослідженні проаналізовано ефективність вирішення державними установами, колгоспами та радгоспами Переяславщини основних проблем утримання шляхів сполучення, будівництво та ремонт мостів, гребель тощо.

Актуальність дослідження обумовлюється тим, що мережа шляхів Переяславщини, будівництво та утримання дорожніх споруд регіону не входили до наукових інтересів дослідників. Отже, історія будівництва й утримання шляхів сполучення Переяславщини в 1943–1950-х рр., аналіз архівних джерел і матеріалів допоможе зрозуміти та проаналізувати проблеми, пов'язані з будівництвом і ремонтом дорожнього полотна, розвитком дорожньої мережі.

Мета статті полягає у комплексному дослідженні історії будівництва та використання шляхів сполучення Переяславщини, визначенні ролі доріг в економічному розвитку регіону, аналізі ефективності вирішення державними органами, колгоспами та радгоспами, шляхово-будівельними організаціями проблем, пов'язаних з будівництвом і утриманням шляхів. Протягом десятиліть дорожня повинність була однією з самих складних та обов'язкових тягарів

сільського населення. Утім, сільське населення без використання новітніх технологій і засобів не могло підтримувати дороги в якісному стані.

Ключові слова: шляхові бригади, трудгужшляхучасть, райшляхвідділ, будівництво шляхів.

THE LINES OF COMMUNICATION IN PEREYASLAV REGION IN 1943-1950: HISTORY OF CONSTRUCTION AND USING

Road construction is one of the most important directions for the development of European statehood at the present stage. The construction of roads in Pereyaslav region is a gradual and constantly improved process of socio-cultural and economic development of the region.

In the article, on the basis of minutes of meetings of Pereyaslav-Khmelnytsky District Council of People's Deputies (1943–1950), the condition and construction of land roads of Pereyaslav region is explored, the experience of engineering and construction activity of past generations is topical and constantly requires improvement and use of modern scientific-technical means, technologies. The research analyzes the effectiveness of the solution of state institutions, collective farms and state farms of Pereyaslav region, the main problems of maintenance of communication routes, construction and repair of bridges, dams and more.

The topicality of the study is due to the fact that the network of roads of Pereyaslav region, construction and maintenance of road structures of the region were not within the scientific interests of the researchers. Thus, the construction and maintenance of the roads in the Pereyaslav region in the 1943–1950s, the analysis of archival sources and materials, will help to understand and analyze the problems related to the construction and repair of the roadbed, the development of road business.

The purpose of the article is to study comprehensively the history of construction and use of the Pereyaslav Region interconnections, to determine the role of roads in the economic development of the region, to analyze the effectiveness of the solution of problems associated with construction and maintenance by state bodies, collective and state farms, road construction organizations. For decades, road duty has been one of the most difficult and compulsory duties of the rural population. However, the rural population, without the use of the latest technologies and tools, could not maintain roads in good condition.

Key words: road crews, difficult-to-readiness, district road department, construction of roads.

ПУТИ СООБЩЕНИЯ НА ПЕРЕЯСЛАВЩИНЕ В 1943–1950 гг.: ИСТОРИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА И ИСПОЛЬЗОВАНИЯ

Дорожное строительство – одно из важнейших направлений развития украинской государственности на современном этапе. Строительство дорог Переяславщины воспринимается нами, как постепенное и постоянно

совершенствующееся явление в процессе социокультурного и экономического развития региона.

В статье, на основании протоколов заседаний Переяслав-Хмельницкого районного совета народных депутатов (1943–1950 гг.), исследовано состояние и строительство сухопутных путей Переяславщины. Опыт инженерно-строительной деятельности прошлых поколений является актуальным и постоянно нуждается в совершенствовании и использовании современных научных технологий и технических средств. В исследовании анализируется эффективность решения государственными учреждениями, колхозами и совхозами Переяславщины основных проблем содержания путей сообщения, строительство и ремонт мостов, дамб и т. п.

Актуальность исследования определяется тем, что сеть путей Переяславщины, строительство и содержание дорожных сооружений региона не входили в круг научных интересов исследователей. Поэтому история строительства и содержания путей сообщения Переяславщины в 1943-1950-х гг., анализ архивных источников и материалов поможет понять и проанализировать проблемы, связанные со строительством и ремонтом дорожного полотна, развитием дорожной сети.

Цель статьи заключается в комплексном исследовании истории строительства и использования путей сообщения Переяславщины, определение роли дорог в экономическом развитии региона, анализе эффективности решения государственными органами, колхозами и совхозами, дорожно-строительными организациями проблем, связанных со строительством и содержанием путей. В течение десятилетий дорожная повинность была одной из самых сложных и обязательных повинностей сельского населения. Однако, сельское население без использования новейших технологий и средств не способно поддерживать дороги в качественном состоянии.

Ключевые слова: *дорожные бригады, трудгужповинность, райдоротдел, строительство дорог.*

У сучасному світі неможливо уявити життя без транспорту. Його надійність, ефективність, мобільність значною мірою залежать від якості доріг. Зародження та формування сухопутних шляхів має давню історію, але на Переяславщині їхньому загальному становищу почали надавати ваги лише з початком ХІХ ст., коли за часів правління Полтавською губернією князя Куракіна (до 1923 р. Переяславщина належала до Полтавської губернії) уздовж поштових і транспортних доріг почали висаджувати дерева з метою проглядання напряму дороги для зимового пересування [1].

У першій половині ХХ ст. територія Переяславського району Київської області займала саму низовинну частину Лівобережної Київщини та являла собою

невисоку, рівнинну місцевість, пересічену заболоченими низовинами, а в придніпровських селах – сипучими пісками. Річки Трубіж, який пересікав весь район, Недра, Альта, Броварка, Карань, Циблі, на кордоні з Яготинським районом – Супій, сприяли багнистості місцевості, що потребувало будівництва та утримання значної кількості дорожніх споруд: гребель, мостів, гаток. Істотної шкоди шляхам сполучення завдали німецька окупація та бойові дії 1941–1943 рр.

Малодосліджена тема шляхів сполучення Переяславщини епізодично порушувалася у низці краєзнавчих робіт, однак об'єктом спеціального дослідження не стала. Недостатня вивченість теми, виявлення нових фактів щодо будівництва, благоустрою та постійного утримання шляхів Переяславщини визначили актуальність даного дослідження.

Новизна дослідження полягає в тому, що при вивченні історії шляхів сполучення, їхнього будівництва та утримання авторами вперше проаналізовано матеріали архівного відділу Переяслав-Хмельницької районної державної адміністрації 1943–1950 рр., що пов'язані з будівництвом і утриманням доріг. Для дослідження теми сухопутних шляхів Переяславщини 1943–1950 рр. важливе значення мають Постанови Ради Міністрів СРСР та Укази Президії Верховної Ради УРСР про участь колгоспів, радгоспів, промислових, транспортних, будівельних та інших підприємств і господарських організацій у будівництві та ремонті шляхів; постанови Виконкому Київської обласної ради депутатів трудящих, рішення виконкому Переяслав-Хмельницької районної ради депутатів трудящих, звіти та річні плани Переяслав-Хмельницького райшляхвідділу (далі – РШВ).

Так, постановою Переяслав-Хмельницької районної ради депутатів трудящих від 27.09.1943 р. прийнято рішення про негайне відновлення роботи райшляхвідділів після звільнення території від німецьких окупантів, спільно з організацією роботи селищних та районних рад народних депутатів, відбудовою усіх промислових, торгівельних, кооперативних установ, учбових закладів, колгоспів, радгоспів, МТС тощо [2, арк. 1-7].

Стан шляхово-мостового будівництва в Переяслав-Хмельницькому районі розглядався у січні 1944 р. Затверджено план шляхробіт по місцевим шляхам на 1944 р.:

«а) по новому будівництву на суму 27 200 крб., в т.ч. грошми 17 900 крб., трудучастю 9 300 крб.;

б) по капітальному ремонту на суму 92 900 крб., в т.ч. грошми 79 010 крб., трудучастю 13 890 крб.;

в) по поточному ремонту на суму 58 225 крб., в т.ч. грошми 21 745 крб. і трудучастю 36 680 крб.;

г) по благоустрою (установка шляхознаків) на суму 4 600 крб., в т.ч. 4 400 крб. та трудоучасті 200 крб.;

д) по утриманню шляхів на суму 160 350 крб., в т.ч. грошми 19 700 крб., трудоучастю 40 650 крб.;

є) по утриманні двох мостів через р. Дніпро та їх розборку на суму 55 900 крб., в т.ч. грошми 9 000 крб. та трудучастю 46 000 крб.;

ж) по боротьбі з повіддю на суму 57 790 крб., в т.ч. грошми 26 060 крб. та трудучастю 31 740 крб.

А всього по плану робіт на суму 466 965 крб., в т.ч. грошми 187.805 крб. та трудучастю 279 160 крб.» [3, арк. 7].

18 червня 1945 р. на засіданні виконкому Переяслав-Хмельницької районної ради народних депутатів трудящих доповідачем, завідувачем РШВ Місюрою та десятниками Коноваленко, Скрягою, Захарченко та завідувачем Київського дорожньо-експлуатаційного управління (далі – ДЕУ) № 622 Барабаш було відзначено, що: «Головні шляхи районного значення, а також державні шляхи, шляхом масових виходів колгоспників, в основному відремонтовані. Але вигляд шляхів неприглядний: відсутні зелені насадження, грибки. З річного плану 37 п/м будівництва мостів відремонтовані дві містини 9 п/м в с. П.-Вергуни. На будівництво двох мостів повністю завезено лісоматеріал в с. В'юнище; частково завезено лісоматеріал в с. Віненці, с. П.-Яненки, с. Воскресінське, с. Бабачиха. До

вивозки лісу на ремонт доріг не приступили в селах Комарівка, Городище». Згідно даного питання виконком районної ради депутатів трудящих вирішив:

«1. Зобов'язати голів колгоспів, радгоспів, організацій почати будівництво мостів в селах: В'юнище, Городище, Комарівка, П.-Яненки, Віненці, Бабачиха, Воскресінське. Завершити роботу з будівництва мостів до 01.07.1945 р.

2. Зобов'язати голів сільрад та голів колгоспів в селах: Городище, Комарівка, Циблі забезпечити розробку лісу в зазначений термін – до 01.07.1945 р., РШВ прийняти на тимчасову роботу десятника лісоматеріалів.

3. Зобов'язати голів сільрад та голів колгоспів негайно створити шляхові бригади та надіслати списки членів бригад до РШВ до 25.06.1945 р.

4. Заборонити головам сільрад та колгоспів знімати шляхові бригади на будь-які інші шляхові роботи.

5. Зобов'язати шляхових майстрів Київського ДЕУ № 622 Барабаша і Скрипку утримувати держшлях в зразковому стані, відновити шлагбауми, вказівні знаки, скамейки, грибки і інші споруди. Заборонити проїзд гужевим транспортом по профілю.

6. Зобов'язати голів колгоспів та голів селищних рад, шляхом масових виходів, впорядкувати всі шляхи та мости до 01.07.1945 р. В першу чергу звернути увагу на ремонт під'їздних шляхів до станції Переяславської та до пристані Переяслав» [4, арк. 49-55].

13 серпня 1945 р. на засіданні виконкому райради було розглянуто питання охорони шляхів від пошкоджень автомашинами під час дощової погоди. Особливо відзначено шкоду проїзду в дощову погоду на відрізьку державного шляху на перегоні: с. Єрківці – м. Переяслав-Хмельницький – с. Хоцьки та шляху районного значення: м. Переяслав-Хмельницький – с. Ташань. Виходячи з вищесказаного, виконком районної ради депутатів трудящих вирішив:

«1. На профілірованих шляхах під час дощів заборонити проїзд грузовими, а також легковими автомашинами.

2. На протязі трьох днів встановити шлагбауми та під час дощів закривати шлагбауми, для чого встановити круглодобове вартування через лінійний апарат ремонторів.

3. Протягом п'яти днів встановити відповідні таблиці:

- про заборону проїзду автотранспорту під час дощів;
- про заборону проїзду по профілю підводами;
- до 15.09.1945 р. на вищезгаданих перегонах державних шляхів побудувати по дві сторожові будки;

- попередити дорожніх майстрів, що вони несуть особисту відповідальність за правильну експлуатацію та утримання в добропроїжджому стані дорожнього шляху на терені Переяслав-Хмельницького району;

- зобов'язати керівників сіл, під час дощів, встановлювати круглодобове вартування біля шлагбаумів та закривати такі і не допускати проїзду ніяким транспортом до повного висихання профіля;

- відповідальність за виконання даного рішення покласти на голів селищних рад та голів колгоспів;

- попередити, що якщо шлагбауми не будуть закриті під час дощу і дорога буде зіпсована, винуватих буде притягнуто до відповідальності і дорога мусить бути відремонтована за їх рахунок;

- зобов'язати голів сільських рад та голів колгоспів відновити роботу шляхових бригад та заборонити знімати ці бригади на інші роботи» [4, арк. 106-110].

30 серпня 1945 р. на черговому засіданні виконкому було розглянуто питання «по міроприємствах по підготовці шляхів до зими та їх утримання в зиму 1945–1946 рр.» – «для забезпечення безперебійного руху автогужевого транспорту на терені Переяслав-Хмельницького району по основним шляхам, а саме: шлях республіканського значення: с. Єрківці – м. Переяслав-Хмельницький – с. Хоцьки; шлях районного значення: м. Переяслав-Хмельницький – ст. Переяславська; шлях районного значення: м. Переяслав-Хмельницький – с. Ташань; шлях районного значення м. Переяслав-Хмельницький – пристань Переяслав» [4, арк. 118-124].

Відповідно до постанови виконкому Київської обласної ради депутатів від 26.11.1945 р. № 3798 виконком Переяслав-Хмельницької районної ради депутатів трудящих вирішив:

«1. Zobov'язати начальника Київського ДЕУ № 622 Скрипку по шляху республіканського значення на терені Переяслав-Хмельницького району забезпечити такі міроприємства: до 01.01.1946 р. дільниці шляху, які під час снігопаду заносить снігом, забезпечити снігозахистними міроприємствами (щити, хмиз тощо); негайно закінчити установку віх; зробити не менше двох снігочистителів тракторної тяги.

2. Попередити начальника дистанції шляху Куріньова та тов. Скрипку, що вони несуть персональну відповідальність за добропроїжджий стан республіканського шляху.

3. Zobov'язати зав. РШВ Переяслав-Хмельницького району Місюру по зазначеним вище шляхам районного значення забезпечити слідуючі міроприємства: до 01.01.1946 р. заготовити та встановити з хвороста на дільницях шляху, що заносяться снігом, снігозахист (хворост, щити, латник тощо); відремонтувати снігочисні трикутники та зробити нових для тракторної тяги; закріпити лінійний апарат шляхвідділу на зимовий час, попередити, що ці товариші несуть особисту відповідальність в справі підготовки закріплених за ними шляхів до зими; затвердити розподіл закріплених дільниць шляхів за колгоспами та виділення постійних колгоспних шляхових бригад; zobov'язати голів сільрад та голів колгоспів до 25.12.1945 р. утворити робочездатні постійні колгоспні шляхові бригади, список бригад до 01.01.1946 р. надіслати до РШВ; заборонити головам колгоспів та селищних рад переводити мобілізацію всього вищезгаданого населення та гужового транспорту на розчистку шляху від снігу під час великих снігопадів.

4. До 25.12.1945 р. закріпити справжні гусеничні трактори з обслуговуючим персоналом, а саме: за Київським ДЕУ на республіканському шляху по 1 трактору з Переяслав-Хмельницької та Хоцьківської МТС; за районним шляхвідділом по 1 трактору з Студениківської та Переяслав-Хмельницької МТС.

5. Просити начальника Київського облшляхвідділу Псарьова, відповідно до постанови виконкому Київської облради депутатів трудящих, в трьохденний термін зняти райшляхвідділу відповідну кількість пального та мастила» [6, арк.. 204].

28.02.1947 р. на виконкомі Переяслав-Хмельницької районної ради знову піднялося питання будівництва й утримання шляхів району: «Будівництво і утримання шляхів у районі перебуває в поганому стані. РШВ мало приділяє уваги будівництву і збереженню шляхів. Так, станом на 28.02.1947 р. проїжджа дорога зі ст. Переяславської до с. Дениси – відсутня, занесена снігом. Дорога на с. Пристроми не розчищається від заметів. Завезений в 1945 р. лісоматеріал для будівництва мостів частково був використаний не за призначенням, в с. Харківці, с. Григорівка, с. Помоклі, с. Кулябівка – не збудовано мостів. У селах: Григорівка, Харківці, Кулябівка, Студеники, Козлів, С. Долина, Соснова, Дениси не виконується рішення «Про мобілізацію населення на боротьбу під час великих снігопадів», не виділяються трактори для розчистки снігу. Дорожні бригади організовано в 57 колгоспах, за якими скрізь закріплено тягло. Проте, в с. Помоклі, с. Харківці, с. Дем'янці не організовано шляхових бригад, а річний план шляхробіт виконаний лише на 10 – 15 %. Запланований лісоматеріал 332 п/м на будівництво мостів не завезено за відсутністю нарядів» [5, арк. 78].

На цьому ж засіданні виконком райради депутатів трудящих ухвалив:

«1. Зобов'язати зав. РШВ тов. Солов'я негайно виділити людей на розчистку шляхів.

2. До 15.03.1947 року укомплектувати по колгоспах шляхові бригади.

3. Зобов'язати РШВ провести по дорогах деревонасадження.

4. Зобов'язати всіх голів виконкомів сільрад та колгоспів негайно розпочати роботу по утриманню доріг та їх території, особливо на весняний період, зв'язаний з весняною посівною компанією: ремонт мостів, підготовка дорожнього матеріалу, глини, піску, хворосту.

5. Попередити голів виконкомів сільрад та колгоспів про те, що вони несуть відповідальність за утримання шляхів, використання лісоматеріалу та утримання шляхових бригад.

6. Просити облвиконком одпустити наряд на 332 куб м. лісоматеріалу для будівництва та утримання шляхових бригад» [5, арк. 78].

Також приділялася увага впорядкуванню, догляду та будівництву шляхів республіканського значення на території району. Так, відповідно до постанови № 133 виконкому Київської облради депутатів трудящих від 23.01.1947 р. «Про перегляд мережі шляхів республіканського значення на території області, упорядкування догляду за ними та ремонту їх», 09.04. 1947 р. виконком райради депутатів трудящих ухвалив:

«1. Згідно затвердженого виконкомом облради депутатів трудящих мережі шляхів республіканського значення для догляду і ремонту участку в межах Переяслав-Хмельницького району по маршруту республіканського значення Київ – Дніпропетровськ та для шляхів місцевого значення закріпити шляхові бригади.

2. Zobov'язати правління колгоспів, не пізніше як до 15.04.1947 р. поновити, а тим, де немає – організувати працездатні шляхові бригади, з обов'язковим затвердженням іменного складу членів шляхової бригади і бригадира та клички виділеного тягла на загальних зборах колгоспу. Заборонити колгоспам знімати шляхові бригади на будь-які роботи, крім шляхових.

3. Zobov'язати райвідділ сільського господарства спільно з Переяслав-Хмельницьким експлуатаційним участком та РШВ до 01.07.1947 р. закріпити в натурі межовими знаками шляхову смугу відводу на шляху республіканського значення та на шляхах місцевого значення.

4. Смугу відводу шляхів республіканського значення, що буде вільна від насадження дерев і літніх шляхів, використовувати під посіви для фуражно-кормової бази шляхових органів, під закладку пітомників, а також під індивідуальні городи робітників і службовців шляхових органів, в межах установлених норм. Невикористану площу для потреб шляхового господарства в смузі відводу, можна передавати безкоштовно колгоспам в тимчасове

користування на умовах, зазначених у постанові РНК УРСР від 29.06.1939 р. № 659.

5. Заборонити колгоспам займати самовільно без дозволу шляхово-експлуатаційного участка або РШВ землю на полосах відводу на будь-які потреби.

6. Зобов'язати директорів МТС і голів колгоспів не допускати при обробітку земель колгоспів пошкоджень полоси відводу і проїжджої частини шляху тракторами, культиваторами, боронами тощо.

7. Зобов'язати Переяслав-Хмельницький шляховий експлуатаційний участок через свої дистанції разом з РШВ протягом 1947–1948 років:

- встановити потрібну кількість автошляхових знаків в повній відповідності до діючих стандартів;

- організувати пункти зупинок автомашин і підвід, озеленити їх і спорудити на них колодязі, ями для огляду автомашин, бесідки тощо;

- для збереження покриття шляхів від передчасного псування, рух всіх видів транспорту в суху погоду переключати на літні шляхи, для чого в усіх можливих місцях, паралельно до основного шляху відвести літній шлях, привівши його в добропроїжджий стан і устаткувати в'їзди на основний шлях;

- на основному шляху встановити шлагбауми встановленого зразка.

8. В 1947–1950 рр. закінчити якісне озеленення шляху республіканського значення декоративними і фруктовими деревами та забезпечити охорону від пошкоджень та знищень при обробітку землі, прогону скоту тощо, притягнувши шефами по деревонасадженню піонерів та школярів.

9. Зобов'язати райвідділ сільського господарства: пов'язувати заходи колгоспів району по снігозатриманій і меліоративній посадці з заходами шляхових органів по снігових захистних багаторядним насадженням.

10. Виділити по заявках шляхово-експлуатаційного участка та РШВ участки землі для закладки питомників і надавати допомогу в одержанні посадкового матеріалу та насіння з питомників земельних органів.

11. Зобов'язати райвідділ народної освіти організувати на місцях безпосередню участь школярів та вчителів в роботах, пов'язаних з озелененням шляхів, як республіканського, так і місцевого значення.

12. Зобов'язати голів виконкомів сільрад та голів колгоспів забезпечити за рахунок трудової участі систематичний ремонт і догляд закріплених по акту шляхів республіканського та місцевого значення, забезпечивши у першу чергу через:

- волочіння і гладіння ґрунтових шляхів та обочин на шляхах з твердим покриттям;

- ремонт та догляд мостів та труб;

- ремонт та догляд основного шляху, літнього шляху та відводу;

- догляд за полозою відводу – скошування бур'янів, догляд за деревонасадженням і збереження шляхового обладнання» [7, арк. 28].

З метою підготовки шляхів до зими в 1948–1949 рр. виконком районної ради зобов'язував проводити заходи зі снігозахисту: щитами, хворостяними загородами, латниками та ін., використовувати для цього підручні місцеві матеріали: хмиз, соняшник, бадилля кукурудзи тощо [8, арк. 4].

Так, 1948 р., згідно рішення виконкому, «було зобов'язано лісгосп (тов. Шульженка) без затримки надати 350 м. куб. хворосту та 80 м. куб. жердів. Зобов'язано голів селищних рад та голів правлінь колгоспів до 15.11.1948 року, згідно доведеного завдання РШВ заготовити та вивезти хворост і жерді, а разом з цим виготовити щити та установити інші снігозахисти. Зобов'язано РШВ (тов. Соловей) протягом двох днів довести до голів колгоспів план заготовки і вивозки хворосту, жердів, для встановлення щитів та ін. міроприємств. Зобов'язати голів селищних рад та голів правлінь колгоспів до 15.11.1948 р., згідно доведеного завдання РШВ, заготовити та вивезти хворост і жерді, а разом із цим виготовити щити та установити інші снігозахисти» [8, с. 164].

До благоустрою й утримання шляхів обласного та місцевого значення повернулися на засіданні Переяслав-Хмельницького виконкому РДА 19.06.1948 р. Ухвалено:

«1. Зобов'язати зав. РШВ тов. Солов'я та нач. ДЕУ тов. Гітмана, голів правлінь колгоспів, до початку збиральної компанії, повністю закінчити капітальний та поточний ремонт профільованих шляхів місцевого та республіканського значення на території району, особливу увагу звернути на хлібовозні шляхи. На головних шляхах встановити дорожні знаки.

2. Налагодити повсякденне системне утримання шляхів у культурному та проїжджому стані, через постійні шляхові бригади, для чого головам правлінь колгоспів організувати поновлення складу шляхових бригад з більш роботоздатних колгоспників, при чому закріпити постійно 1-2 парокінних підвід та передати такі по акту шляхбригадиру.

3. Зобов'язати голів сільських рад та голів колгоспів сіл: Помоклі, В.-Каратуль, Строкова організувати масові виходи робочих та підвід з тим, щоб до 01.07.1948 р. закінчити будівництво Помокельської греблі. Зобов'язати голову райплану Свириденко забезпечити нарядом шляхвідділ лісоматеріалом в кількості 103 м. куб.» [8, арк. 66].

На засіданні райвиконкому у червні 1948 р. депутати районної ради розглядали питання озеленення шляхів та охорони зелених насаджень на смузі відводу автогужових шляхів у районі. Було відмічено, що «зелені насадження проведено без додержання основних агроправил, у більшості знаходяться в незадовільному стані, без належного догляду – псуються та знищуються. На шляхових смугах проводиться випас худоби, в посадках, під час обробітку ґрунту, виходять плугами на смугу відводу, або зорюють таку, чим самим знищать деревонасадження. РШВ, ДЕУ № 628, голови сільських рад та голів колгоспів не приділяють належної уваги питанню якісного озеленення шляхів та зберігання насаджень у шляховій смузі відводу. З метою забезпечення розвитку озеленення шляхів і створення необхідних умов для зберігання насаджень, відповідно до постанови Ради Міністрів УРСР від 28.04.1948 р. № 685 та постанови Київського облвиконкому від 01.04.1948 р. № 1152 виконком облради депутатів трудящих ухвалив:

«1. Зобов'язати РШВ (Соловей), голів сільрад і голів колгоспів, згідно доведених планів шляхових робіт до колгоспів протягом 1948 р. забезпечити якісне озеленення місцевих шляхів протягом 150 км. З розрахунку 2 км. на кожен колгосп.

2. Зобов'язати ДЕУ № 628 (Гітман) в розмірі затвердженого плану, згідно до постанови Київської облради від 01.04.1948 р. № 1162, розробити та довести конкретні завдання до 01.08.1948 р. до колгоспів та провести озеленення шляхів республіканського значення та закладку пітомників на території Переяслав-Хмельницького району.

3. Зобов'язати Райшляхвідділ, нач. ДЕУ, голів сільрад та колгоспів, закріпити за колгоспами та радгоспами для догляду і збереженню зелених насаджень в шляховій смузі в межах території, а в сільських населених пунктах за господарями садиб прилеглих шляхів. Встановити, що всі нові деревонасадження після їх посадки передаються по актах колгоспам, радгоспам або господарям садиб, прилеглих до шляхів для догляду.

4. Зобов'язати РШВ: провести в 1948 р. інвентаризацію всіх зелених насаджень вздовж шляхів у смузі відводу; проводити двічі на рік огляд зелених насаджень, огляд оформляти актом; посилити технічний контроль за якістю та поновленням зелених насаджень; зобов'язати райлісгосп (Бутко) надати допомогу шляхвідділу в одержанні з питомників лісництва району посадкового матеріалу.

Для охорони зелених насаджень у смузі відводу категорично заборонити:

- переїзд всіма видами транспорту, випас худоби, самовільне заорювання смуги відводу;

- виїзди тракторами, кіньми, плугами та ін. причепними знаряддями, складати сорники на шляховій смузі відводу;

- рубати та псувати дерева, зривати лист шовковиць, обривати фрукти без дозволу шляхового відділу;

- порушників порядку охорони деревонасаджень на шляхах, в усіх випадках притягати до суворой відповідальності з п. 15 правил охорони автогужевих шляхів, шляхових споруд та деревонасаджень, затверджених постановою раднаркому УРСР від 05.05. 1940 р. № 601» [8, арк. 66].

У травні 1949 р. на засіданні виконкому Переяслав-Хмельницької РДА знову розглялося питання «Про стан шляхів у районі». Виконком райради відмітив:

1. Профіліровані та природні ґрунтові шляхи після осінньо-зимового бездоріжжя приведено в задовільний проїжджий стан;

2. Проведено весною 1949 р. масове озеленення шляхів: с. Ташань – 6 км., с. Григорівка – посаджено 1700 шт. абрикос, с. П.-Вергуни – 4 км., с. В.-Караткуль – посаджено 3000 шт. дерев;

3. Проте не розпочато будівництво запланованого полотна бруківки 0,5 км. та поліпшеної профіліровки 2 км.;

4. Особливо загрозливий стан у районі мостів, значна частина з них непридатна, потребує нового будівництва або капітального ремонту. На засіданні постановили прийняти до відома заяву начальника РШВ тов. Солов'я, що:

5. Відповідно плану робіт для будівництва нової бруківки 0,3 км. і капітального ремонту 0,3 км., ремонту полотна 0,5 км. та поточного ремонту 2 км. потрібно камінь граніт 686,0 кв. м., якого в районі немає, наряду від облшляхвідділу на завоз камня немає, а місцевих кар'єрів камінь-пісчаник для брукування не призначений.

6. Відповідно плану робіт для нового будівництва мостів – 10 п/м, середнього ремонту – 20 п/м та поточного ремонту – 50 п/м, потрібно лісоматеріалу 150 куб.м., на одержання якого шляхвідділ не має нарядів з облшляхвідділу [9, арк. 164].

У зв'язку з цим було ухвалено рішення:

1. Zobov'язати нач. РШВ, голів колгоспів та радгоспів негайно приступити до нового будівництва, капітального ремонту шляхів, як місцевого, так і республіканського значення та мостів, з тим, щоб до початку збиральної компанії капітальні роботи були закінчені повністю. Установити шляхові знаки, скамейки, шлагбауми та ін. культурні оформлення.

2. Налагодити повсякденне системне утримання шляхів в культурному та добропроїжджому стані, через постійні шляхові бригади, які виключно безперервно повинні працювати по ремонту та утриманню шляхів. Перевірити склад постійних шляхбригад, в разі потреби поновити склад бригади та

обов'язково закріпити за ними не менше 1-2 підводи. На головних шляхах установити постійних ремонторів за рахунок шляхучасті.

3. Заборонити шляхові бригади використовувати на будь-які нешляхові роботи, а також використовувати на будівництві шляху Бориспіль – Переяслав, який буде будуватися методом народної будови, а не за рахунок шляхучасті.

4. Zobov'язати голів колгоспів та голів сільрад сіл: Віненці, Лецьки, Виповзки, Шевченкове, П.-Чобітьки, Помоклі, Строкова до 20.04.1949 р. повністю вивезти пісок, згідно поданих планів РШВ для будівництва нової поліпшеної профіліровки.

5. Zobov'язати голову РШВ тов. Солов'я налагодити уход за лісонасадженням та охорону таких, для чого за рахунок шляхучасті поставити вартових. Провести рішучу боротьбу з особами, які будуть нищити деревонасадження, виявити таких і притягнути до відповідальності, згідно постанови Облради № 4 від 01.07.1948 р.

6. Просити Виконком облради, відповідно до затвердженого плану шляхових робіт, занарядити 150 м. куб. лісоматеріалу та каменю граніту 6 860 кв. м.» [9, арк. 164].

На засіданні виконкому 18.02.1950 р. розглядалося питання про стан будівництва шляху Переяслав-Хмельницького до основного маршруту Київ-Харків (рішення № 152). «Виконком райради депутатів трудящих відмічає, що до маршруту області Київ-Харків, шлях від Переяслав-Хмельницького, протягом 23 км., в т.ч. бруківки – 18, 4 км. та 4,6 км. – ґрунтовка, проходить по сипучому піску в трудопроїзному стані. Виконком райради депутатів трудящих, відповідно до рішення виконкому Київської обласної ради депутатів трудящих № 207 від 08.02.1950 р. вирішив:

1. Затвердити шлях Переяслав-Хмельницький як під'їздний до маршруту області Київ – Харків.

2. Роботи по будівництву твердого покриття та штучних споруд на зазначеному під'їзді, рахувати першочерговими шляховими роботами.

3. Зобов'язати РШВ (тов. Тонконог) щорічно зосереджувати основні шляхові ресурси, як грошові, так і трудгужучасті з розрахунку, виконання робіт по будівництву нової бруківки на відрізку 4,6 км. під'їздного шляху, а саме: в 1950 р. – 1 км.; в 1951 р. – 1,6 км.; в 1952 р. – 2 км.

4. Просити Виконком Київської обл. ради депутатів трудящих на 1950 р. внести в план шляхових робіт по Переяслав-Хмельницькому району – 1 км., нової бруківки на зазначеному під'їзді, виділити відповідні кошти та відпустити камінь» [10, арк. 200].

На засіданні виконкому 09.03. 1950 р. розглядався стан шляхово-мостового господарства в районі. Виконком Райради депутатів трудящих відмітив:

а) шляхова мережа району, як місцевого, так і республіканського значення, в незадовільному стані;

б) ремонт шляхів проводиться повільно, втягується у посівну компанію. РШВ недостатньо організували ремонт шляхів;

в) окремі голови сільрад та правлінь колгоспів, а саме: с. П.-Яненки, Харківці, Дем'янці щороку не виконують планів шляхових робіт. Голови сільрад та правління колгоспів с. Виповзки, Шевченкове, Віненці, Лецьки, Помоклі, В.-Каратуль не вивезли піску на будівництво нової поліпшеної профільовки на Ташанському шляху та Помокельській греблі.

Внаслідок байдужого ставлення до шляхової справи шляхи у поганому стані, а поруч з цим у зазначених колгоспах допущена значна заборгованість по трудшляхучасті. Так, с. Ковалин в 1949 р.: з плану 2 919 використано 171 крб., плану людоднів, коноднів 291 використано – 0, плану пароволоднів 652 використано – 0, плану автоднів 6 – використано – 0. На 01.01.1950 р. не використано людоднів 2 748, коноднів 291, пароволоднів 652, автоднів – 6, що в головному виразі становить 63 050 крб. С. П.-Яненки: з плану людоднів 2 666 використано 456, з плану конеднів 476 використано 20, з плану пароволоднів 234 використано – 0, плану автоднів 12, – використано – 0, не використано людоднів 2 215, конеднів 456, пароволоднів 234, автоднів – 12, в грошовому виразі складає 43 438 крб. С. Пристроми: з плану людоднів 2 886, використано 1077, плану

конеднів 450 використано 27, плану пароволоднів використано 2, заборгованість по людях 1 809, конеднях 423, пароволоднях 381, автоднях 4, в грошовому вигляді на суму 44 480 крб. Отже, лише по трьох колгоспах за 1949 р. заборгованість по трудгужучасті становить суму у 150 860 крб.

Окремі правління колгоспів не виконують попереднього рішення виконкому райради депутатів трудящих від 20.12.1949 р. п. 5 у справі утворення постійних шляхових бригад, грубо порушують закон про трудгужшляхучасть: у с. П.-Яненки призначено шляхового бригадира Коржика, який є інвалідом без ноги, по закону інваліди звільняються від трудучасті. Також у с. Вовчків знято шляхового бригадира Щаву, який працював у 1949 р., а замість нього призначили Костенка, якому до 60 років, крім того, він – інвалід без ноги. В с. Виповзки виділено бригаду з трьох осіб, з яких два – інваліди і зовсім не працездатні.

Окремі правління колгоспів відносилися до утворення постійних шляхових бригад формально.

г) штучні споруди, як мости та труби, більшістю по району за давністю служби прийшли в поганий стан. По центральним маршрутам м. Переяслав-Хмельницький – Ташань два мости (36 п/м), пристань Переяслав один міст (30 п/м); на в'їзді з дамби міст (1-28 п/м), міст (40 п/м) в х. П.-Слобода через р. Трубіж та ряд інших споруд вимагають невідкладного будівництва та ремонту [11, арк. 99].

Таким чином, загальний стан сухопутних шляхів сполучення Переяславщини в 1943-1950 рр., економічний рівень розвитку регіону, природно-географічні чинники безпосередньо впливали на традиційний транспорт. Дороги були важкими для проїзду. Будівництво й утримання шляхів Переяславщини вважалося загальною трудовою повинністю сільського населення. Шляхові ділянки були поділені між громадами. Селяни повинні були доставляти будівельні матеріали та ремонтувати дорожні об'єкти. Об'єднаними зусиллями зацікавлених сторін темпи розвитку мережі гужових та автомобільних шляхів у другій половині ХХ ст. значно зросли. Особлива увага приділялася дорогам перед початком весняних польових робіт та збором урожаю. Проте незначні кошти, що виділялися з бюджету на утримання і ремонт шляхів, не укомплектовані шляхові бригади, недостатне

озеленення шляхів, відсутність місцевих кар'єрів каменю для брукування шляхів, недостатня кількість штучних споруд негативно впливали на будівництво доріг як місцевого, так і регіонального значення. Окремі шляхи сполучення, наприклад, відрізок шляху Бориспіль-Переяслав, будувалися методом народної будови, а не за рахунок шляхучасті. Водночас, у лютому 1950 р. будівельні роботи на під'їзному шляху до маршруту області Київ–Харків були внесені до районного плану будівництва шляхів як першочергові.

Список використаних джерел та літератури

1. Записки Полтавской губернии Николая Арандаренка, составленные в 1846 году. Часть II. Полтава, 1849. 263 с.
2. Переяслав-Хмельницька РДА. Архівний відділ. Ф. 1, оп. 1, спр 2, арк. 1-7.
3. Переяслав-Хмельницька РДА. Архівний відділ. Ф. 1, оп. 1, спр 3, арк. 7.
4. Переяслав-Хмельницька РДА. Архівний відділ. Ф. 1, оп. 1, спр. 5.
5. Переяслав-Хмельницька РДА. Архівний відділ. Ф. 1, оп. 1, спр. 8, арк. 78.
6. Переяслав-Хмельницька РДА. Архівний відділ. Ф. 1, оп. 1, спр. 15. арк. 204.
7. Переяслав-Хмельницька РДА. Архівний відділ. Ф. 1, оп. 1, спр. № 21, арк. 28.
8. Переяслав-Хмельницька РДА. Архівний відділ. Ф. 1, оп. 1, спр. 22.
9. Переяслав-Хмельницька РДА. Архівний відділ. Ф. 1, оп. 1, спр. 24, арк. 164.
10. Переяслав-Хмельницька РДА. Архівний відділ. Ф. 1, оп. 1, спр. 30, арк. 200.
11. Переяслав-Хмельницька РДА. Архівний відділ. Ф. 1, оп. 1, спр. № 31, арк. 99.

References

1. (1849). *Zapiski Poltavskoj gubernii Nikolaya Arandarenka, sostavlennye v 1846 godu*. [Notes of the Poltava province of Nikolai Arandarenko, compiled in 1846]. Part II. Poltava. [in Russian]
2. *Pereiaslav-Khmelnytska RDA. Arkhivnyi viddil*. [Pereyaslav-Khmelnytsky Regional State Administration. Archive department]. F. 1. Op. 1. Spr. 2. P. 1-7. [in Ukrainian]
3. *Pereiaslav-Khmelnytska RDA. Arkhivnyi viddil*. [Pereyaslav-Khmelnytsky Regional State Administration. Archive department]. F. 1. Op. 1. Spr. 3. P. 7. [in Ukrainian]
4. *Pereiaslav-Khmelnytska RDA. Arkhivnyi viddil*. [Pereyaslav-Khmelnytsky Regional State Administration. Archive department]. F. 1. Op. 1. Spr. 5. P. 49-55. [in Ukrainian]

5. *Pereiaslav-Khmelnytska RDA. Arkhivnyi viddil.* [Pereyaslav-Khmelnitsky Regional State Administration. Archive department]. F. 1. Op. 1. Spr. 8. P. 78. [in Ukrainian]
6. *Pereiaslav-Khmelnytska RDA. Arkhivnyi viddil.* [Pereyaslav-Khmelnitsky Regional State Administration. Archive department]. F. 1. Op. 1. Spr. 15. P. 204. [in Ukrainian]
7. *Pereiaslav-Khmelnytska RDA. Arkhivnyi viddil.* [Pereyaslav-Khmelnitsky Regional State Administration. Archive department]. F. 1. Op. 1. Spr. 21. P. 28. [in Ukrainian]
8. *Pereiaslav-Khmelnytska RDA. Arkhivnyi viddil.* [Pereyaslav-Khmelnitsky Regional State Administration. Archive department]. F. 1. Op. 1. Spr. 22. P. 198. [in Ukrainian]
9. *Pereiaslav-Khmelnytska RDA. Arkhivnyi viddil.* [Pereyaslav-Khmelnitsky Regional State Administration. Archive department]. F. 1. Op. 1. Spr. 24. P. 164. [in Ukrainian]
10. *Pereiaslav-Khmelnytska RDA. Arkhivnyi viddil.* [Pereyaslav-Khmelnitsky Regional State Administration. Archive department]. F. 1. Op. 1. Spr. 30. P. 200. [in Ukrainian]
11. *Pereiaslav-Khmelnytska RDA. Arkhivnyi viddil.* [Pereyaslav-Khmelnitsky Regional State Administration. Archive department]. F. 1. Op. 1. Spr. 31. P. 99. [in Ukrainian]

Рецензенти:

***Рогожа М.М., д.і.н., доцент
Бородай І.С., д.і.н., проф.***

Надійшла до редакції 29.11.2019 р.