

УДК 91338.24(477)

DOI <https://doi.org/10.32782/2663-5984.2026/1.9>**Котельницький Н.А.**<https://orcid.org/0000-0003-4480-365X>

ЗВО «Університет трансформації майбутнього»

УЧАСТЬ ЛІБЕРАЛЬНИХ ЗЕМЦІВ ПІВНІЧНОЇ УКРАЇНИ У ПОБУДОВІ ІНФРАСТРУКТУРИ РЕГІОНУ (60–80 РР. ХІХ СТ.)

У статті досліджується участь земських лібералів північної України у побудові інфраструктури регіону у період 60–80 рр. ХІХ ст. Автор прийшов до висновку про те, що провідним напрямком, яким опікувались земські ліберали було питання побудови мережі залізничного сполучення на території регіону. Сміливо критикуючи політику Уряду Російської імперії у цій сфері, ліберальні земці наголошували на принциповій необхідності побудови системи залізниць у регіоні, використовуючи інструмент концесій та державних урядових гарантій і допоміжній ролі земських установ як репрезентантів інтересів місцевого соціуму. Уповноваженим представником профільних земських органів у галузі залізничного будівництва став член опозиційної фронди – О. Карпинський, який був направлений у службове відрадження до Санкт-Петербургу з метою земського лобіювання та оптимального визначення побудови гілок залізничного сполучення. Іншим важливим напрямом практичної діяльності ліберальних земців стало створення мережі шляхів транспортного сполучення, у тому числі – поштової комунікації, які з'єднували між собою як повітові центри регіону, так і окремо узяті територіальні громади. Мали місце факти гуманного філантропізму з боку земських лібералів, які погоджувалися за рахунок власних ресурсів утримувати у належному стані конкретні дорожні артерії, намагаючись не обтяжувати цим бюджети повітових та губернського земств. З кошторисів земських установ були асигновані значні фінансові ресурси Уряду Російської імперії з метою побудови шляхів стратегічного значення, а повітові та губернська земські управи, використовуючи можливості власних бюджетів, узяли на себе місію вирішення комплексу усіх проблем, у тому числі правових конфліктів, які були пов'язані з відчуженням приватних територій та активів власності окремих персон, на яких планувалося будівництво транспортних об'єктів, тим самим уникаючи ймовірності багатьох юридичних колізій навколо цього питання. У царині благоустрою територій громад регіону потрібно відзначити особисто розроблений та ініційований опозиційними аристократами модерний проєкт асфальтування абсолютної більшості локацій столиці Північного Лівобережжя – м. Чернігова. Інструментом ресурсного забезпечення проєкту стала соціально справедлива податкова політика, запропонована земськими лібералами, головна суть якої полягала у прогресивній шкалі податкоутворення та оподаткування населення міста: з одного боку, було запропоновано не оподатковувати активи власності міщан, за допомогою яких вони заробляють собі на життя (транспортні засоби, товарна худоба та птахівництво), з другого – максимально збільшити податки для заможних чернігівців, враховуючи ступінь прибутків та предметів розкоші.

Ключові слова: побудова інфраструктури, земська ліберальна партія, північна Україна, транспортне сполучення.

Постановка проблеми. Історія земського ліберального руху на півночі Лівобережної України (60–80 рр. ХІХ ст.) продовжує залишатись маловідомим та малодослідженим явищем вітчизняної історії імперського періоду. Сказане у повній мірі стосується широкомасштабної економічної програми досліджуваної опозиційної течії

у визвольному русі Російської імперії другої половини ХІХ ст.

Органічною та невід'ємною складовою вказаної програми українського земського лібералізму була дуже актуальна проблема побудови інфраструктури, зокрема на території північної України.



Аналіз останніх досліджень і публікацій. Автору цих рядків вже вдалося зробити декілька кроків у справі дослідження вказаної тематики [1]. Однак, залишається комплекс історичних сюжетів, які ще не стали предметом належної уваги як профільних науковців, так і громадськості. Відтак, спробуємо заповнити існуючу прогалину в історичній науці.

Фундаментом для підготовки праці стали стенографічні звіти, повітових та губернського земських зібрань Чернігівської губернії, збірники постанов виборних інституцій міського та корпоративного самоврядування, які містять у собі протоколи засідань цих установ. Вказані першоджерела є незамінними для дослідників історії земського лібералізму в українських губерніях Російської імперії, оскільки у них з достатньою повнотою проілюстрована позиція ліберальних земців регіону по кожному практичному питанню, яке розглядалося виборними органами місцевого самоврядування краю.

Постановка завдання. Мета публікації – висвітлити подвижницьку участь членів опозиційної аристократичної фронди Північного Лівобережжя у побудові інфраструктури на території регіону у період 60–80 рр. XIX ст.

Виклад основного матеріалу. Ліберальні земці регіону почали звертати увагу на проблеми будівництва інфраструктури вже на початку своєї діяльності у виборних інституціях місцевого самоврядування.

Так, скажімо, 20 вересня 1868 р. на засіданні чергової сесії Борзнянського повітового земського зібрання була обрана спеціальна комісія для розгляду питання про участь Борзнянського земства у побудові регіональної гілки загальноімперської Курсько-Київської залізниці за маршрутом Ніжин – Конотоп. До персонального складу органу були обрані представники лібералів – М. Імшенецький та І. Петрункевич [2, с. 9].

21 вересня 1868 р. Борзнянські повітові земські збори розглянули доповідь повітової управи про будівництво поштової дороги за маршрутом Прилуки – Ічня. Лідер ліберальних земців – І. Петрункевич звернув увагу зібрання на те, що мотиви управи щодо побудови дороги не мають переконливого значення, оскільки вона не впливає на розвиток торгівлі у повіті. Що стосується поштової кореспонденції, то шлях потрібен лише для незначної кількості осіб. Тому, на думку дяча, було справедливим не підпорядковувати інтереси більшості інтересам зацікавленої меншості.

Після обговорення питання повітове земство затвердило компромісне рішення: 1) надати дозвіл повітській управі на реалізацію проекту будівництва поштової дороги від Плисок до Сосниці; 2) доручити управі увесь спектр інспекційно – наглядових функцій, однак далі будівництво завершити, з огляду на відсутність економічного обґрунтування та рентабельності проекту. На цьому ж засіданні інший представник земського лібералізму – Г. Волк-Карачевський зазначив, що повітове земство не повинно підтримувати та фінансувати спорудження мостів, які планується зводити на шляхах, які не виконують транспортних функцій [2, с. 25–27; 33–34].

23 вересня 1868 р. Борзнянське повітове земство розглянуло доповідь земської повітової управи з приводу будівництва мостів. Управа зазначала, що землевласник с.Плиски Борзнянського повіту – І. Петрункевич, згідно з постановою повітового земства, був відповідальним за утримання моста у Плисках, оскільки там знаходився млин, власником якого він був. Однак, оскільки млина вже більше не існує, то І. Петрункевич просив управу звільнити його від цього зобов'язання. Управа просила зібрання передати утримання цього моста до компетенції повітового земства. Повітові земські збори схвалили пропозицію виконавчого органу [2, с. 37].

27 вересня 1868 р. Борзнянське повітове земство розглянуло стратегічну проблему залізничного будівництва на території Борзнянського повіту. Представник лібералів – Н. Волк-Карачевський оприлюднив у залі засідань доповідь профільної комісії земства з питань залізничного будівництва.

Комісія відзначила, що Борзнянський повіт є аграрним краєм, а тому вже побудовані імперським урядом гілки Курсько-Київської залізниці не зовсім відповідають економічним інтересам Борзнянщини, оскільки вони ведуть не до чорноморських та азовських портів, не до портів балтійських міст, за допомогою яких здійснюється міжнародна торгівля сільськогосподарською продукцією та виробами тютюнових плантацій, а до столичних міст Російської імперії, що є помилковою філософією і свідчить про виключно кон'юнктурні завдання верховної влади.

У результаті цього виробники змушені додатково сплачувати тарифи за перевезення вантажів, завантажуючи продукцію вже на новій ділянці державної залізниці. Відтак, проєкт Рославльської залізниці, яку презентує верховна влада, є більш вигідним для Борзнянського повіту, оскільки мова йде про головний інструмент виходу виробників

краю на широкий ринок для збуту продукції через балтійські порти держави до країн Північної Європи [2, с. 83–89].

Однак, оскільки головним інвестором вказаної залізниці є велика англійська компанія, яка отримала державні гарантії бюджету Російської імперії під концесійні умови, то Борзнянське повітове земство не може брати на себе фінансові гарантії щодо реалізації будівництва Рославльської залізниці, оскільки, по-перше, інститут місцевого самоврядування не має від населення відповідних повноважень та мандату, а по-друге, для надання економічних гарантій потрібно буде збільшувати податкове навантаження для населення краю, що є вкрай обтяжливою обставиною [2, с. 89–93].

З метою уточнення позиції комісії у зборах виступив інший представник земських лібералів – М. Імшенецький. Він зазначив, що Борзнянське земство могло б фінансово брати участь у реалізації згаданого проєкту, якби мало у своєму розпорядженні міцний економічний фундамент у вигляді широкої податкової бази. Але, оскільки абсолютна більшість населення краю – колишні кріпаки-селяни, не являють собою самодостатню, фінансово спроможну верству, то дуже важко розраховувати на успіхи у цій царині. Економічна спроможність більшості платників податків залежить від рівня збуту виробленої ними продукції. Існуюча податкова політика імперського уряду, яка зводиться до рівномірного розподілу фіскального навантаження на усі стани суспільства, без урахування імперативів соціальної справедливості, жодним чином не вирішує проблем, які постали перед соціумом. Відтак, Борзнянське повітове земство усіляко вітає та схвалює зусилля центральної виконавчої влади у справі побудови системи центральних залізниць держави, однак не має фінансових можливостей для практичної реалізації вказаних важливих інфраструктурних проєктів [2, с. 93–95].

Керманіч ліберальних земців – І. Петрункевич у своєму виступі висловив застереження щодо земських гарантій на побудову системи державних залізниць, зокрема Рославльської, адже інституції місцевого самоврядування не мали достатніх юридичних повноважень. Однак, у цілому, на думку політика, повітове земство має повне право брати участь у процесах та процедурах безпосереднього будівництва гілки Рославльської залізниці на території Борзнянського повіту, шляхом надання широкого комплексу допоміжних функцій, оскільки імперський уряд надавав комерційні концесії іноземним інвесторам на території

регіону саме через уповноважених представників інститутів земського самоврядування.

У результаті тривалого обговорення, Борзнянське повітове зібрання постановило: просити Уряд Російської імперії узяти на себе державні гарантії щодо побудови відповідної гілки Рославльської залізниці, навіть за умов, якщо установи місцевого самоврядування Чернігівської губернії погодяться забезпечити фінансові гарантії реалізації проєкту [2, с. 95–97].

11 листопада 1868 р. на засіданні чергової сесії Чернігівського губернського земського зібрання було обрано профільну комісію зборів з питань залізничного будівництва у регіоні. Від земських лібералів до складу комісії був обраний М. Імшенецький [3, с. 18–19].

12 листопада губернські збори розглянули доповідь Чернігівської губернської земської управи щодо проєкту будівництва Рославльської залізниці на території краю. Виконавчий орган губернського земства проінформував депутатський корпус про те, що голова управи – О. Карпинський був направлений у службове відрядження до Санкт-Петербурга з метою отримання інформації про ймовірні варіанти напрямів будівництва вказаної залізниці. У столиці Російської імперії було вказано на два варіанти маршрутів: 1) від Вітебська до Ніжина; 2) від Рославля до Конотопа.

Губернська управа акцентувала увагу депутатів на тому, що другий варіант найбільше відповідав логістичним та торгівельно – економічним інтересам Чернігівської губернії, оскільки у другому випадку проєктована гілка залізниці мала невелику відстань між кінцевими пунктами призначення, сукупний кошторис будівництва не був критичним для бюджету губернського земства і нівелювалась логістична конкуренція з системою судноплавства по р. Дніпро.

Заслухавши позицію О. Карпинського та вивчивши надіслані доповіді повітових земств Чернігівської губернії, земські збори постановили:

- 1) дати згоду на будівництво вказаної залізничної гілки по території Чернігівської губернії;
- 2) направити офіційне клопотання Уряду Російської імперії про надання урядових фінансових гарантій під формування пакету угод щодо будівництва залізниці на умовах концесії;
- 3) схвалити маршрут гілки залізниці – від Рославля до Конотопа, тим самим об'єднавши вже спроектовані Орловсько-Вітебську і Курсько-Київську залізниці в одному напрямі;
- 4) погодитись з точкою зору більшості повітових земств Чернігівської губернії про те, що

транзитним залізничним центром повинно стати містечко Бахмач, оскільки саме через цей район Чернігівщина буде мати сполучення з сусідньою Полтавською губернією [3, с. 44–63].

18 листопада 1868 р. Чернігівське губернське земство розглянуло проєкт будівництва залізничної гілки по маршруту від Ніжина до Сегуна, що забезпечувало північні повіти губернії транспортним сполученням. Губернська земська управа запропонувала звернутись до Уряду Російської імперії з проханням про надання концесії на побудову гілки з відповідними державними фінансовими гарантіями.

Абсолютною більшістю голосів – 52 проти 3, губернські збори прийняли рішення про офіційне звернення до Уряду країни щодо надання вказаних концесійних умов для будівництва. Маршрут гілки залізниці повинен був проходити через станції Стародуб та Мглин, тим самим забезпечуючи сполучення з Орловською губернією. Оскільки питання мало стратегічний державний характер, було вирішено обрати депутацію Чернігівського губернського земства, яким буде делегований мандат для офіційного спілкування з Урядом Російської імперії по цій проблемі. Від ліберальних земців до депутації був обраний О.Карпинський [3, с. 107–115].

24 вересня 1869 р. на засіданні чергової сесії Борзнянського повітового земського зібрання було розглянуте звернення Чернігівської губернської земської управи щодо участі повітового земства у фінансуванні ремонтних робіт поштової дороги від Плисок до Борзни, оскільки, згідно планів побудови нового поштового тракту від Плисок до кордонів Сосницького повіту Чернігівської губернії, згадане шосе мало стати частиною транспортної артерії, яка вела до залізничної станції – збудованої на кошти державного бюджету нової дороги за маршрутом Борзна – Плиски.

Репрезентант ліберальної партії – Н. Волк-Карачевський у своєму виступі зауважив, що у зв'язку з дефіцитом бюджету повітового земства та відповідальністю губернського земства за розвиток інфраструктурних комунікацій у системі земського управління, повітовому земству не слід брати участь у ремонтних роботах існуючої поштової дороги, оскільки у конкретному випадку це не входить до безпосередньої компетенції повітового земства [4, с. 35–36].

24 листопада 1869 р. на засіданні надзвичайної сесії Чернігівського губернського земського зібрання було розглянуто питання про формування транспортної комісії.

Лідер опозиційної аристократичної фронди краю – І. Петрункевич виступив з промовою по цьому питанню. Діяч відзначив, що перш ніж розглядати пропозиції губернської земської управи, потрібно вирішити головне питання – визначитись, які саме з нині діючих і новопобудованих доріг мають значення для губернського земства як інструменти торгівельної комунікації. Він зауважив, що військово – транспортні та поштові дороги, у своїй більшості, не співпадають з напрямками торгівельних шляхів, а відтак служать виключно інтересам держави. З огляду на це, видатки на побудову і функціонування цих доріг повинні асигнуватись з комплексу податкових надходжень єдиного державного збору.

Чернігівське губернське земство може клопотати про це перед Урядом, але перед цим необхідно обрати особливу комісію земства, яка б всебічно дослідила проблему і надала зібранню експертну думку: які саме дороги потрібні інститутам земського самоврядування Чернігівської губернії, а які необхідно визнати предметом турботи верхньої влади країни.

Губернське земство, у цілому сприйнявши аргументи І. Петрункевича постановило: доручити вирішення цієї проблеми губернській земській управі, але при цьому зобов'язати її отримати висновки кожної повітової земської управи Чернігівської губернії по цьому питанню [5, с. 21–22].

На цьому ж засіданні було розглянуто питання будівництва дороги за повітовим маршрутом Сосниця – Борзна – Плиски. І. Петрункевич у своєму виступі зауважив, що існуючі заперечення губернської управи щодо практичної реалізації цього проєкту базуються на аргументації про дефіцит бюджетних коштів, які необхідні для будівництва дороги. Однак, губернська управа не довела, що видатки на проєкт є нерентабельними. Оратор зазначив, що необхідно керуватися нагальними потребами земства. Відповідно, якщо є практична потреба у побудові дороги, то і користь для земського самоврядування буде очевидною. Якщо ж реалізація проєкту не принесе вигоди більшості населення краю – селянству, то і витрачені губернською земською управою ресурси можна буде вважати марними. Оскільки виконавчий орган не надав зібранню необхідної аналітичної інформації з цього приводу, то депутати зборів не можуть компетентно оцінити перспективу проєкту.

У результаті проведеної дискусії губернське земство постановило:

1) обмежитись побудовою поштової дороги у Борзнянському повіті за маршрутом Борзна – Плиски

і передбачити спеціальну статтю видатків з кошторису губернського земства у сумі 1028 рублів 79 копійок для придбання земельної ділянки у приватних власників та необхідних споруд;

2) доручити губернській земській управі зберегти та подбати про подальший розвиток поштового сполучення за маршрутом Сосниця – Конотоп з особливим осередком у Батурині [5, с. 23].

Паралельно з земськими інституціями Чернігівської губернії, члени опозиційної аристократичної фронди регіону брали участь у побудові інфраструктури краю і як депутати та службовці виборних інститутів міського самоврядування – дум та управ, оскільки електорат міст делегував їм відповідний представницький мандат та повноваження. Ліберали, цілком виправдовуючи довіру виборців, системно піклуватися про благоустрій міст регіону, зокрема столиці – міста Чернігова.

Наприклад, 16 липня 1871 р., на засіданні Чернігівської міської думи було розглянуте важливе питання про фінансування проекту асфальтування вулиць міста. Від лібералів по цій проблемі виступив В. Хижняков, який зазначив, що головним джерелом фінансування буде міська податкова система.

Оратор наголосив на тому, що необхідно уникати оподаткування активів майна міщан, які є засобами їх заробітку на життя, у тому числі шляхом комерційних торговельних операцій – кінних екіпажів, домашньої птиці та худоби, тощо. Натомість, головний акцент потрібно робити на прогресивному оподаткуванні власності заможних верств міста, особливо різноманітного комплексу предметів розкоші. Депутатський корпус Чернігівської міської думки у цілому погодився з такою постановкою проблеми і дав доручення міській управі дослідити це питання [6, с. 25].

9 березня 1873 р. на засіданні надзвичайної сесії Борзнянського повітового земського зібрання, член опозиційної аристократичної фронди регіону – В. Савич, використовуючи відповідне клопотання Чернігівського губернського земства і плани поштового сполучення Борзнянського повіту з м. Батурин, презентував авторський транспортний проект: план поштової дороги за маршрутом Борзна – станція Доч вже побудованої Віленсько-Роменської залізниці на території краю. Згідно оприлюдненого у зборах проекту, паралельно з гілкою вказаної залізниці, передбачалося з'єднати усю територію повіту великою поштовою артерією, використовуючи старі занедбані сільські дороги, шляхом їх всебічного розширення, ремонту та упорядкування.

Окремо, репрезентант лібералів наголосив на необхідності зведення комплексу мостів та греблі через болото Доч, що дозволило б досягти цілісної поштової комунікації між усіма віддаленими громадами повіту. Передбачалося, що допомогу повітовому земству у цій справі можуть надати місцеві землевласники та комерсанти, які будуть зацікавлені вкласти свої ресурси у реалізацію проекту, а інститут місцевого самоврядування, навзаєм, може надати їм право на довготермінову оренду об'єктів для своїх комерційних завдань. У майбутньому повітове земство мало право стати єдиним власником поштової артерії.

В. Савич акцентував увагу на тому, що у разі практичної реалізації проекту Борзнянське повітове земство отримає ряд позитивів: по-перше, усі місцевості повіту, у тому числі важкодоступні території лісового ареалу, будуть поєднані між собою; по-друге, транспортна артерія принесе користь для здійснення торговельних операцій у регіоні, адже значно полегшить логістику доставки виробленої продукції замовникам.

Після обговорення проекту Борзнянське повітове земське зібрання постановило:

1) визнати запропонований транспортний проект В. Савича актуальним та своєчасним;

2) з огляду на перспективність проекту, направити його для експертного вивчення до повітової земської управи з метою практичної реалізації у найближчому майбутньому;

3) оскільки земство не має профільних компетенцій у галузі побудови інфраструктури, надати доручення повітській управі зібрати комплекс фахової інформації щодо реалізації проекту;

4) підготувати доповідь для зборів і внести її на розгляд наступної сесії земського зібрання з метою прийняття відповідного рішення [7, с. 15–18].

10 грудня 1874 р. на засіданні чергової сесії Чернігівського губернського земського зібрання було розглянуто питання залізничного будівництва у Чернігівській губернії.

Виступаючи по цьому питанню лідер ліберальної партії – І. Петрункевич звернув увагу зібрання на те, що відомий усім старомосковський шлях не проходить до станції збудованої гілки Лібава – Роменської залізниці. Відтак, будівництво нової гілки артерії, яка повинна поєднати м. Борзну і Батурин буде потребувати придбання земель під залізничне полотно для нової транспортної ділянки. У зв'язку з цим, необхідно доручити губернській земській управі всебічно дослідити це питання і надати земському зібранню детально розроблений проект кошторису вартості

залізничного з'єднання Батурина і Борзни Роменською залізницею. Губернське доручило губернській управі зібрати усю необхідну інформацію по цьому питанню і доповісти земським зборам [8, с. 133].

11 грудня 1874 р., на засіданні губернських зборів І. Петрункевич ініціював запрошення до губернської земської управи штатного найманого службовця – профільного фахівця з розвитку транспортної галузі, оскільки вказана галузь земського господарства потребує спеціальної освіти, наукових знань та практичного досвіду. Губернське земство підтримало пропозицію діяча [8, с. 140].

9 жовтня 1877 р. на засіданні чергової сесії Борзнянського повітового земського зібрання була розглянута доповідь повітової управи щодо спорудження у повіті транспортних об'єктів. Управа констатувала, що поштова дорога у селі Плиски від плотини землевласника І. Петрункевича до залізничного вокзалу не може надалі утримуватись постійно у штатному режимі, оскільки є тісною за конструкцією, після дощових опадів стає непридатною для практичної експлуатації.

У зв'язку з цим виконавчий орган вважав доцільним і практичним віддати цю споруду на утримання або одному з місцевих жителів, наприклад І. Петрункевичу, або ж частину усєї дороги віддати для піклування місцевій сільській громаді. Головне завдання залишиться тим самим – безперебійне функціонування поштового шляху під наглядом фахівців повітової управи. Повітові земські збори прислухались до аргументів управи і ухвалили передати поштову дорогу на утримання місцевого землевласника – І. Петрункевича [9, с. 44].

13 січня 1879 р. на засіданні чергової сесії Чернігівського губернського земського зібрання губернське було розглянуте питання про побудову шосейної дороги за маршрутом Чернігів – Городня.

Очільник ліберальної партії – І. Петрункевич виступив з об'ємною промовою по цьому питанню. Оратор відзначив, що перш ніж вирішувати це питання, необхідно знати – чи є статистичні відомості, які підтверджують необхідність побудови для населення вказаної дороги і чи є приблизні розрахунки видатків на її будівництво з бюджету губернського земства. Діач зауважив, що без достовірних даних подібного роду проблеми вирішувати не можна. Загальні ж міркування про користь дороги, які містяться у повідомленні голови губернської земської управи і доповідях найманих службовців не є достатнім аргументом для початку реалізації проекту. Саме статистичні

відомості, на переконання політика, могли б стати науковим фундаментом для аналізу проблеми, оскільки доповідь управи вельми поверхова і непереконлива.

Голова зборів запропонував обрати до складу губернської земської управи кількох гласних, які репрезентують повіти Чернігівської губернії, що зацікавлені у практичній реалізації проекту. На його думку, участь провінційних представників дозволить управі більш впевнено та відносно швидше підготувати увесь комплекс документів для побудови дороги.

І. Петрункевич у відповідь зазначив, що подібна пропозиція у цілому є слушною, однак дуже важливо, щоб до складу управи не потравили комерційно зацікавлені персони, бо це буде заважати неупередженому характеру її діяльності. Тому найбільш оптимальним рішенням буде обрати спеціальну комісію при губернській земській управі з представників повітів, на території яких не буде будуватися згадана дорога, що дозволить неупереджено оцінити як саму потребу у транспортній артерії, так і її значення для регіону.

Чернігівське губернське земство після обговорення питання постановило: з метою вирішення долі проекту будівництва дороги Чернігів – Городня тимчасово обрати до складу губернської земської управи представників незацікавлених повітових земств губернії. Від ліберальної партії були обрані М.Константинович та І. Шраг [10, с. 11–15].

На цьому ж засіданні була заслухана доповідь губернської управи про те, що чернігівський губернатор надіслав офіційне звернення до губернського земства з проханням підтримати проєкт побудови дороги Чернігів – Городня, оскільки це суттєво покращить транспортне сполучення між повітами губернії та надасть імпульс торгівельно – економічному розвитку регіону. Регіональний представник Міністерства внутрішніх справ Російської імперії зауважив, що подібні питання входять у безпосередню компетенцію виборних інституцій земського самоврядування, а відтак він рекомендує зборам обрати профільну комісію, яка предметно та всебічно розгляне вказаний інфраструктурний проєкт [10, с. 27–30].

20 жовтня 1879 р., на засіданні чергової сесії Чернігівського повітового земського зібрання була розглянута доповідь повітової управи щодо перспектив будівництва шосейної дороги за маршрутом Чернігів – Городня. Члени опозиційної аристократичної фронди Північного Лівобережжя узяли активну участь в обговоренні вагомому інфраструктурного проєкту.

Так, М. Константинович у своєму виступі зауважив, що він не погоджується з пропонуваною управою логістикою дороги через м. Седнів, оскільки лише північно – західна частина Чернігівської губернії потребує додаткових магістралей для торгівлі зерновими виробами. Відтак, пропонуваній Чернігівською губернською управою напрямком дороги через с. Бурівка є найбільш оптимальним, хоча, безумовно, можна зрозуміти бажання мешканців Чернігова мати проєктовану дорогу.

Соратник М.Константиновича – В. Варзар відзначив, що м. Седнів Чернігівського повіту не є осередком хліборобства, а відтак немає сенсу будувати дорогу за такою логістикою.

Інший представник ліберальних земців – О. Карпинський у своїй промові зазначив, що вказану проблему треба розглядати у контексті стратегічних планів Уряду Російської імперії, який хоче інкорпорувати м. Чернігів у вже існуючу мережу побудованих залізниць, однак не будувати для цього додаткових гілок. Центральні інституції виконавчої влади вже звернулись до Чернігівського губернського земства про асигнування для вказаного амбітного проєкту з земського бюджету 5000 рублів й усіх необхідних для забудови ділянок землі, у тому числі приватної. Цілком очевидно, що урядові структури цікавить максимальне скорочення довжини залізничного сполучення, щоб не витратити додаткових ресурсів державної казни. У контексті цього і потрібно розглядати долю вказаного шосе. Чернігівському повітовому земству потрібно добре обміркувати логістичні деталі проєкту.

Відомий правник та земський ліберал – І. Шраг не погодився з аргументами своїх колег по партії і підтримав точку зору повітової управи, яка пропонувала будувати шосе через м. Седнів. Оскільки під час обговорення питання думки розійшлися, юрист пропонував депутатам самостійно визначитися по проблемі шляхом голосування.

У результаті проведеного голосування, більшість голосів – 16 проти 8, Чернігівське повітове земство постановило:

1) схвалити та затвердити проєкт будівництва шосе Чернігів – Городня, згідно поданого повітовою управою проєкту;

2) асигнувати з земського бюджету Уряду Російської імперії 6000 рублів для реалізації інфраструктурного задуму;

3) доручити повітовій земській управі узяти на баланс бюджету усі витрати, які будуть пов'язані з відчуженням земельних ділянок, необхідних для

будівництва, у тому числі – приватних власників [11, с. 18–21].

21 жовтня 1879 р. Чернігівське повітове земство продовжило розглядати питання будівництва шосе Чернігів – Городня у площині проблеми можливого викупу повітовим земством земельних ділянок, які належать приватним, державним та комунальним власникам.

Репрезентант ліберальної партії – О. Карпинський у своїй промові відзначив, що порушене у зібранні питання є дуже складним, адже навіть документація Чернігівської губернської земської управи яскраво засвідчує численні факти наявних судових процесів, які відбуваються між власниками, розпорядниками земельних ділянок та структурами, які займаються практичною реалізацією будівництва доріг. Оскільки абсолютна більшість поштових доріг знаходиться у власності Чернігівського губернського земства, то буде цілком виправданим звернутися повітовому земству до губернської земської управи з пропозицією придбати за рахунок бюджету губернського земства полотно для будівництва зазначеної дороги, тим самим, з одного боку, підсиливши позиції земських установ як власників провінційних шляхів, а з другого – уникнути ймовірного конфлікту між губернським і повітовим земством у царині відповідальності та аспектів власності активів майна.

Інший представник лібералів – М. Константинович у своєму виступі відзначив, що поява шосе Чернігів – Городня буде вигідним не тільки для столиці губернії, яка отримає додаткове джерело для вибору послуг та продукції, а й особливо – для Чернігівського повіту, оскільки за умов появи згаданого залізничного сполучення з центром губернії саме шосейна дорога буде мати важливе значення економічного розвитку громад повіту. Відтак, він підтримав план зведення дороги через м. Седнів, що дозволить системі земського самоврядування заробити немалі фінансові ресурси для свого бюджету.

О. Карпинський, у свою чергу додав, що інститути міського самоврядування Чернігова у разі початку будівництва дороги те ж приймуть фінансову участь у проєкті, адже міські дума та управа зацікавлені як у збільшенні варіантів транспортного сполучення з Черніговом, так і розширенням джерел постачання послуг та продукції на ринки столиці губернії, що, безумовно, буде сприяти урізноманітненню асортименту для містян, появи конкуренції та у наслідок цього зниження масштабу цін на послуги і продукцію. Чернігівське

повітове земство більшістю голосів підтримало точку зору О. Карпинського [11, с. 57–60].

10 вересня 1881 р. на засіданні чергової сесії Сосницького повітового земського зібрання слухалось питання про виконання ремонтних робіт у Сосницькій прогімназії. Голова повітових зборів відзначив, що за результатами виконання земського бюджету передбачається акумуляція невикористаних коштів у сумі 3000 рублів. Репрезентант ліберальних земців – О. Карпинський принципово наполягав на тому, щоб вказана сума була витрачена на здійснення ремонтних робіт у згаданому навчальному закладі. Повітові земські збори у цілому погодились з такою постановкою питання і постановили: асигнувати з земського бюджету 3000 рублів на виконання ремонтних робіт у Сосницькій прогімназії [12, с. 26].

11 вересня 1881 р., Сосницьке повітове земство розглянуло питання про фінансування будівництва мостів на провінційній дорозі, яка проходила по території с. Осьмаківка. Були озвучені думки про те, що шлях має вагоме торгівельне значення, оскільки по ньому йдуть каравани з продукцією тютюнових плантацій краю, які мають міжнародну популярність.

Від ліберальної партії по цьому питанню виступив О. Карпинський. Оратор висловив сумніви щодо доцільності асигнування коштів для будівництва моста, оскільки, по-перше, провінційні дороги не є безпосередньою компетенцією земських установ; по-друге, зібрання не має у своєму розпорядженні детальних відомостей щодо реальної потреби у реалізації проекту та його корисності для абсолютної більшості населення; по-третє, повітове земство не може собі дозволити брати фінансову участь у заходах, які мають відношення до економічних інтересів лише декількох комерційних фірм Ніжинського повіту Чернігівської губернії, які мають пряму зацікавленість у справі практичного втілення ідеї.

Опозиціонер наголосив на тому, що дорога у с. Осьмаківка є торгівельним шляхом для транспортування зернової продукції, однак значних обсягів виробів з тютюну тут не помічали. Відтак, земські збори повинні отримати більш детальну інформацію з цього приводу і тільки після її вивчення приймати будь-які рішення.

Сосницьке повітове земське зібрання, після обговорення питання постановило:

1) доручити повітовій земській управі всебічно дослідити значення Осьмаківської дороги для торгівельно – економічної галузі повіту і надати обґрунтовану доповідь для зборів;

2) просити повітову управу завчасно знайти депутатський корпус зібрання з результатами діяльності відповідних служб виконавчого органу [12, с. 38–42].

12 вересня 1881 р. Сосницьке повітове земство розглянуло проблему транспортної повинності та інструментів її фіскалізації. Від опозиційної аристократичної фронди північної України виступив О. Карпинський.

У своїй промові він зазначив, що зібрання не має жодних достовірних відомостей щодо стану функціонування вказаної повинності у повіті. Відтак, повітова земська управа, не маючи у своєму розпорядженні точних економічних розрахунків, не зможе клопотати перед зібранням про асигнування бюджетних коштів, оскільки невідомо – які саме ресурси потрібно буде задіяти у справі налагодження системи сухопутної повітової транспортної комунікації.

Діяч акцентував увагу депутатського корпусу ще на одній проблемі. О. Карпинський вказав, що дорожні споруди проходять по територіям приватних володінь як аристократів, так і відомих місцевих підприємців та комерсантів. Відповідно, будь-яке втручання земського самоврядування у цій сфері буде суттєво впливати на кошторис майбутніх проектів. Він підтримав позицію повітової земської управи щодо асигнування з бюджету земства 2000 рублів для забезпечення поточних потреб провінційної транспортної системи. Однак, депутати не підтримали вказані пропозиції [12, с. 47–52].

6 жовтня 1883 р. на засіданні чергової сесії Городнянського повітового земського зібрання була розглянута державна ініціатива про передачу під патронат земства лісового масиву території, по якій проходила військово – транспортна дорога за маршрутом Ріпки – Лоев, оскільки самою артерією піклувалась повітова земська управа.

Репрезентант лібералів – О.Ліндфорс у своєму виступі зазначив, що Уряд Російської імперії, згідно законодавчих імперативів, повинен був сплачувати компенсацію власникам земельних латифундій, які мобілізувались для потреб держави під побудову одиниць транспортного сполучення. Однак, у силу того, що до 1880 р. жодних викупних процедур не було здійснено, то відповідні земельні активи повинні залишитись у власності своїх господарів, а сама дорога не може бути об'єктом піклування повітового земства, оскільки мілітарні питання є компетенцією верхньої влади. Повітові земські збори у цілому підтримали точку зору опозиціонера [13, с. 100].

У жовтні 1884 р. на черговій сесії Чернігівського повітового земського зібрання була розглянута доповідь повітової земської управи щодо питання упорядкування та розширення мережі доріг у повіті, у тому числі військово – транспортних. Проблема полягала у тому, що під час розмежування земельного фонду повіту та вчинення корупційних дій, абсолютна більшість провінційних шляхів були звужені. Від ліберальної опозиції виступили В. Варзар та М. Константинович.

В. Варзар у своєму виступі відзначив, що ставнище можна виправити шляхом звернення до правоохоронних органів, адже звуження доріг відбулось за рахунок протиправного захоплення земельних ділянок у процесі розмежування. Крім того, потрібно реалізувати заплановані проекти будівництва мостів у повіті, оскільки з земського бюджету були асигновані кошти на розробку документації.

М. Константинович у промові наголосив, що проблему цілком може вирішити Чернігівське повітове земство, адже воно, після ухвалення рішень мирових судових інститутів, має юридичне право виконувати згадані постанови, шляхом направлення уповноваженим посадовим особам провінційного самоврядування – сільським старостам, волосним старшинам та писарям, керівникам поліцейських органів відповідних приписів.

У результаті обговорення Чернігівське повітове земство постановило:

1) доручити повітській земській управі постійно стежити за станом мережі доріг у Чернігівському повіті;

2) у разі будь-яких порушень та зловживань, надати повітській управі повноваження для негайного звернення до органів поліції, з метою як покарання винних, так і виправлення ситуації;

3) зобов'язати повітову земську управу провести усі необхідні технічні роботи з належного розширення усіх провінційних шляхів, які функціонують на території громад Чернігівського повіту [14, с. 77–79].

23 жовтня 1887 р. на засіданні чергової сесії Борзнянського повітового земського зібрання було розглянуто питання про ремонт, фінансування та надання статусу крайової дорозі між селами Британи та Кладьківка Борзнянського повіту.

Представник ліберальної опозиції – Н. Волк-Карачевський зауважив, що він не погоджується з пропозиціями повітової управи, адже вказана дорога не має принципового значення, оскільки уся мережа шляхів, яка проходить по території повіту, веде до столиці Чернігівської губернії.

Тому асигнування фінансових ресурсів з земського бюджету на згаданий проект є дуже сумнівним кроком. Повітові земські збори, після обговорення проблеми ухвалили: доручити повітській земській управі вивчити усі аспекти питання і доповісти про результати земському зібранню [15, с. 19–20].

28 жовтня 1889 р. на засіданні чергової сесії Козелецького повітового земського зібрання було розглянуто питання про функціонування греблі на р. Остер. Була висловлена думка про необхідність її демонтажу, оскільки вона, буцім-то, вже не виконує своєї належної ролі.

У своєму виступі репрезентант ліберальної партії – О.Шлікевич зауважив, що вказана гребля виконує важливу роль у справі осушення земельних ділянок навколо басейну р. Остер, а тому без фахової експертизи не можна приймати жодних рішень по цьому питанню. Після обговорення Козелецьке повітове земство постановило: доручити повітській земській управі всебічно дослідити проблему, підготувати доповідь та винести її на розгляд повітових земських зборів [16, с. 59–60].

Висновки. Резюмуючи викладене можемо стверджувати, що проблема побудови інфраструктури у регіоні займала помітне місце у практичній діяльності ліберальних земців північної України та була органічною частиною соціально – економічної програми досліджуваної політичної течії у визвольному русі Російської імперії другої половини XIX ст. Аналіз залученого комплексу історичних першоджерел, частина з яких уперше запроваджується до міжнародного наукового обігу свідчить про те, що опозиційні аристократи краю системно працювали в інфраструктурному сегменті розвитку економічного потенціалу Північного Лівобережжя.

Так, зокрема, одним з провідних напрямків, яким опікувались земські ліберали було питання побудови мережі залізничного сполучення на території регіону. Сміливо критикуючи політику Уряду Російської імперії у цій сфері, яка полягала у сполученні провінційних територій з столичним регіоном держави, а не з стратегічними торговельними портами Чорного та Балтійського моря, які мали забезпечити стабільні фінансові прибутки для бюджету країни від комплексу міжнародної економічної діяльності; розуміючи, що корона Романових буде інфраструктуру не для потреб суспільства, а державного організму та збройних сил; тверезо та самокритично оцінюючи вельми скромні можливості кошторисів виборних інституцій земського самоврядування, все ж ліберальні земці наголошували на принциповій необхідності

побудови системи залізниць у регіоні, використовуючи інструмент концесій та державних урядових гарантій і допоміжній ролі земських установ як репрезентантів інтересів місцевого соціуму.

Уповноваженим представником профільних земських органів у галузі залізничного будівництва став член опозиційної фронди – О.Карпинський, який був направлений у службове відрядження до Санкт-Петербурга з метою земського лобювання та оптимального визначення побудови гілок залізничного сполучення. Намагаючись забезпечити системність та якість залізничної політики, ліберали клопотали про запрошення на земську службу до Чернігівської губернської управи профільного спеціаліста, оскільки вказана галузь потребувала специфічних знань.

Іншим важливим напрямом практичної діяльності ліберальних земців стало створення мережі шляхів транспортного сполучення, у тому числі – поштової комунікації, які з'єднували між собою як повітові центри регіону, так і окремо узяті територіальні громади. Опозиційні аристократи чітко розмежовували державну компетенцію у справі будівництва та облаштування стратегічно важливих, у тому числі з мілітарної точки зору, доріг та шляхів регіонального значення, якими, згідно законодавства, повинні були опікуватись інститути місцевого самоврядування. У такий спосіб опозиціонери намагались нівелювати вірогідні прояви корупційних дій, які були дуже характерними для представників верхньої бюрократії та провінційного чиновництва під час практичної реалізації побудови залізниць по території Російської імперії, в умовах залучення іноземного капіталу інвесторів.

Потрібно зауважити, що характерним нюансом транспортної політики лібералів краю було забезпечення логістичного сполучення з видатними у минулому центрами краю, які мали історичний символізм та політичний «ореол», скажімо однією з колишніх столиць Гетьманщини – містечком Батурин, що, безперечно, свідчить про збереження національної пам'яті у свідомості прогресистів. Зазначимо, що мали місце й факти гуманного філантропізму з боку земських лібералів, які погоджувалися за рахунок власних ресурсів утримувати у належному стані конкретні дорожні артерії, намагаючись не обтяжувати цим бюджети повітових та губернського земств.

При ухваленні проєктів будівництва доріг регіонального значення між столицею – Черніговом та іншими центрами повітів і громад, представники опозиційної аристократичної фронди керувались

імперативами торгівельно – економічного значення одиниць логістики, даними обстежень земської статистичної служби та суспільною користю для конкретних територіальних громад.

Окремо необхідно наголосити на тому, що з кошторисів земських установ були асигновані значні фінансові ресурси Уряду Російської імперії з метою побудови шляхів стратегічного значення, а повітові та губернська земські управи, використовуючи можливості власних бюджетів, узяли на себе місію вирішення комплексу усіх проблем, у тому числі правових конфліктів, які були пов'язані з відчуженням приватних територій та активів власності окремих персон, на яких планувалося будівництво транспортних об'єктів, тим самим уникаючи ймовірності багатьох юридичних колізій навколо цього питання.

Оскільки у результаті численних корупційних дій посадових осіб регіональної адміністрації у галузі земельного розмежування багато повітових та сільських доріг були штучно звужені, земські ліберали принципово наполягали на всебічному розслідуванні цих злочинних дій правоохоронними органами краю та подальшому забезпеченні інтересів місцевого самоврядування у сегменті побудови та впорядкування інфраструктури, у тому числі шляхом асигнування коштів для ремонту об'єктів.

У царині благоустрою територій громад регіону, поза усіляким сумнівом, потрібно відзначити особисто розроблений та ініційований опозиційними аристократами модерний проєкт виборних органів міського самоврядування Чернігова щодо асфальтування абсолютної більшості локацій столиці Чернігівської губернії. Інструментом ресурсного забезпечення проєкту стала соціально справедлива податкова політика, запропонована земськими лібералами, головна суть якої полягала у прогресивній шкалі податкоутворення та оподаткування населення м. Чернігова: з одного боку, було запропоновано не оподатковувати активи власності міщан, за допомогою яких вони заробляють собі на життя (транспортні засоби, товарна худоба та птахівництво), з другого – максимально збільшити податки для заможних чернігівців, враховуючи ступінь прибутків та предметів розкоші.

Резюмуючи можемо стверджувати, що участь представників земської ліберальної партії північної України у побудові інфраструктури регіону у 60–80 рр. XIX ст. була яскравою та невід'ємною частиною соціально – економічної програми політичної течії у визвольному русі Російської імперії

другої половини XIX ст. Історичні першоджерела промовисто свідчать про те, що особисті, подвижницькі зусилля представників опозиційної аристократичної фронди Північного Лівобережжя у вказаній галузі дали свої практичні «плоди» революційного гатунку, якими користувалися не тільки сучасники досліджуваної епохи, а й покоління людей радянської доби, адже СРСР запозичив багатий економічний спадок часів існування Російської імперії.

Список літератури:

1. Котельницький Н. «Письма из деревни» Н.Н. Волк – Карачевського як джерело з історії земського ліберального руху на півночі Лівобережної України (60–80 рр. XIX ст.). Історія науки та біографістика. 2019. № 2. С. 350–384; Він же. Праці В.М.Хижнякова як джерело з історії формування політики земської ліберальної фронди північної України у галузі побудови міської інфраструктури у 1870-х роках. Проблеми історичної регіоналістики та мікроісторії : збірник тез Всеукраїнської наукової конференції з нагоди 165-ї річниці від дня народження Миколи Левитського, 16–17 травня 2024 року. Кропивницький: РВВ ЦДУ ім. В.Винниченка, 2024. С. 60–63; Він же. Рукопис В.М. Хижнякова «О ревизии волостей в некоторых уездах Черниговской губернии в 1888 году» як джерело з історії земського лібералізму Північної України (1880-х рр.). Консенсус. 2024. № 3. С. 119–128.
2. Журнали заседаний очередного Борзенского уездного земского собрания 1868 года. Чернигов: Ильинская типография, аренд. губ. зем. управой, 1868. 140 с.
3. Журнали очередных заседаний Черниговского губернского земского собрания 1868 года. Чернигов: Ильинская типография, арендуемая губернской земской управой, 1868. 204 с.
4. Журнали заседаний Борзенского уездного земского собрания 1869 года. Киев: Типография И. и А. Давиденко, 1869. 189 с.
5. Журнали заседаний Черниговского губернского земского собрания очередной сессии 1869 года. Земский сборник Черниговской губернии. Чернигов: Типография губернской земской управы, 1870. № 1. 168 с.
6. Свод постановлений Черниговской городской думы с 1871 по 1883 гг. Чернигов: Губернская типография, 1883. 1270 с.
7. Журнали заседаний чрезвычайного Борзенского уездного земского собрания 1873 года. Чернигов: Земская типография, 1873. 25 с.
8. Журнали заседаний Черниговского губернского земского собрания очередной сессии 1874 года. Чернигов : Земская типография, 1875. 356 с.
9. Журнали заседаний очередного Борзенского уездного земского собрания 1877 года. Чернигов: Земская типография, 1878. 97 с.
10. Журнали Черниговского губернского земского собрания очередной сессии 1878 года, состоявшейся в 1879 году. Чернигов: Земская типография, 1879. 509 с.
11. Журнали заседаний чрезвычайного и очередного Черниговского уездного земского собрания 1879 года. Чернигов: Земская типография, 1880. 132 с.
12. Журнали Сосницкого уездного земского собрания, очередной сессии 1881 года. Чернигов: Земская типография, 1882. 241 с.
13. Гаврилов М. Свод постановлений уездных земских собраний Черниговской губернии. Том I. Городницкий уезд (1865–1884). Чернигов: Земская типография, 1886. 618 с.
14. Журнали заседаний очередного Черниговского уездного земского собрания 1884 года. Чернигов: Типография Г. Шапиро, 1885. 174 с.
15. Журнали очередного Борзенского уездного земского собрания 1887 года и экстренной сессии 1888 года. Чернигов: Земская типография, 1888. 144 с.
16. Журнали и отчеты Козелецкого уездного земского собрания и управы за 1889 год. Чернигов: Земская типография, 1890. 277 с.

Kotelnyskyi N.A. PARTICIPATION OF LIBERAL ZEMTS OF NORTHERN UKRAINE IN BUILDING THE REGIONAL INFRASTRUCTURE (60–80 s. XIX c.)

The article examines the participation of zemstvo liberals of northern Ukraine in building the infrastructure of the region in the period 60–80 s. XIX c. The author came to the conclusion that the leading direction that the zemstvo liberals cared about was the issue of building a railway network in the region. Boldly criticizing the policy of the Government of the Russian Empire in this area, liberal zemstvos emphasized the fundamental need to build a railway system in the region, using the instrument of concessions and state government guarantees and the supporting role of zemstvo institutions as representatives of the interests of local society. The authorized representative of the specialized zemstvo bodies in the field of railway construction was a

member of the opposition Fronda – O. Karpynsky, who was sent on a business trip to St. Petersburg for the purpose of zemstvo lobbying and optimal determination of the construction of railway branches. Another important area of practical activity of liberal zemstvos was the creation of a network of transport routes, including postal communication, which connected both the county centers of the region and individual territorial communities. There were facts of humane philanthropy on the part of the zemstvo liberals, who agreed to maintain specific road arteries in good condition at the expense of their own resources, trying not to burden the budgets of the district and provincial zemstvos. From the estimates of the district institutions, significant financial resources were allocated to the Government of the Russian Empire for the purpose of building roads of strategic importance, and the district and provincial zemstvo boards, using the capabilities of their own budgets, took on the mission of resolving a complex of all problems, including legal conflicts that were associated with the alienation of private territories and property assets of individual persons on which the construction of transport facilities was planned, thereby avoiding the likelihood of many legal conflicts around this issue. In the field of improvement of the territories of the region's communities, it is necessary to note the modern project of asphaltting the absolute majority of locations of the capital of the Northern Left Bank – the city of Chernihiv, personally developed and initiated by opposition aristocrats. The tool for resource provision of the project was a socially fair tax policy proposed by the Zemstvo liberals, the main essence of which was a progressive scale of tax formation and taxation of the city's population: on the one hand, it was proposed not to tax the property assets of the townspeople, with the help of which they earn a living (vehicles, livestock and poultry farming), on the other – to maximize taxes for wealthy Chernihiv residents, taking into account the level of income and luxury items.

Keywords: *infrastructure construction, Zemstvo liberal party, northern Ukraine, transport connections.*

Дата першого надходження статті до видання: 29.03.2026

Дата прийняття статті до друку після рецензування: 15.04.2026

Дата публікації (оприлюднення) статті: 01.05.2026