

Філінюк А.Г.

Кам'янець-Подільський національний університет імені Івана Огієнка

Ребрик О.В.

Кам'янець-Подільський національний університет імені Івана Огієнка

ОГЛЯД ДЖЕРЕЛ НАЦІОНАЛЬНОГО АРХІВНОГО ФОНДУ УКРАЇНИ ПРО ШЛЯХИ СПОЛУЧЕННЯ У ПРАВОБЕРЕЖНІЙ УКРАЇНІ НАПРИКІНЦІ XVIII – В ПЕРШІЙ ПОЛОВИНІ XIX СТ.)

У статті розкривається інформаційний потенціал, достовірність і об'єктивність джерел Національного архівного фонду України про стан і зміни в системі шляхів сполучення у Правобережній Україні наприкінці XVIII – в першій половині XIX ст., виявлених у Центральному державному історичному архіві України в Києві та державних архівах Вінницької, Житомирської, Київської і Хмельницької областей. Наголошується про складність пошуку та вивчення фактичного матеріалу по темі у зв'язку з розпорошеністю архівних справ по різних архівних фондах. Зазначається, що найбільше документів і матеріалів про шляхове господарство регіону виявлено у Центральному державному історичному архіві України в Києві та Державному архіві Хмельницької області. Наголошено, що особливу наукову цінність представляють численні справи фонду 442 ЦДІА України в Києві, які відображають факти про перманентний ремонт, будівництво окремих ділянок поштових доріг, про кількість та якість сухопутних і річкових шляхів і трактів, їх певну класифікацію, населені пункти, через яких вони пролягали у досліджуваний період, про спорудження та експлуатацію мостів і перевозів у Волинській, Київській і Подільській губерніях, передусім наприкінці 30-х рр. – на початку 50-х рр. XIX ст. Зазначено, що справи 65, 67, 71, 72, 76 і 83 описів цього фонду наповнені фактичними даними про підтримання в справності поштових станцій на шляхах Правобережжя, про спорудження мостів на Київщині, про будівництво прикордонних доріг для роз'їздів охорони, про прокладення поштового тракту від м. Кам'янець-Подільського до містечка Гусятин тощо. Акцентовано увагу на тому, що серед державних обласних архівів найбільш інформаційно наповненими матеріалами виявилися справи фонди Державного архіву Хмельницької області, які не лише хронологічно охоплюють весь період дослідження, а й стосуються Київщини та Волині, що дозволяє скласти цілісне уявлення про трансформації шляхів сполучення на всій території Правобережної України від часу її анексії до складу Російської імперії в 1793–1795 рр. до середини XIX ст. Обґрунтовано, що виявлені й опрацьовані архівні документи і матеріали дозволяють простежити важливість шляхів сполучення краю як для поштового зв'язку із центром метрополії та інкорпорації його в державний організм Росії, так і для активізації внутрішньої та зовнішньої торгівлі і політичних відносин із країнами Європи.

Ключові слова: шляхи сполучення, архівні джерела, фонди, Правобережна Україна.

Постановка проблеми. Вивчення, осмислення та наукова реконструкція питання про місце і роль шляхів сполучення у розвитку Правобережної України в умовах інкорпорації у державний організм Російської імперії кінця XVIII – першої половини XIX ст., як і будь якої історичної теми, неодмінно передбачає виявлення та осмислення комплексу різноманітних джерел, ключове місце серед яких закономірно посідають документи та матеріали національного архівного фонду України. Проведений нами аналіз літератури засвідчив, що в опублікованих документальних збірниках

зосереджений значний обсяг достовірної інформації про поштові тракти і торговельні шляхи Правобережжя у досліджуваний період. Проте законодавчі і нормативно-правові акти, опубліковані в різних зібраннях «Повного зібрання законів Російської імперії», історико-статистичні й інші видання, мемуари, спогади, кореспонденції в багатьох часописах тощо носять переважно статичну форму, а тому слугують важливим, але не основним джерелом з вивчення обраної теми. Більше того, як виявилось, більше 90 % з опрацьованих нами архівних документів і матеріалів поки що

спеціально не вивчалася і не вводилася у науковий обіг з боку вітчизняних дослідників. Можна припустити, що цей масив архівних джерел був під заборороною органів російської, а згодом і радянської влади через вміст великого фактичного матеріалу про українців, які не тільки виробляли сільськогосподарську продукцію на внутрішній ринок Російської імперії, не лише навантажували, перевозили, охороняли і розвантажували товар за місцем призначення, а й створювали та забезпечували функціонування розгалуженої інфраструктури шляхів і трактів як у Правобережній, так і в інших регіонах України.

Аналіз останніх досліджень і публікацій.

Аналіз наукової літератури засвідчує, що спеціальних досліджень, в яких би було висвітлено питання про архівні джерела з теми. Водночас окремі її аспекти знайшли відображення в працях вітчизняних істориків, присвячених економічним питанням. Зокрема, воно частково розкрито в працях М. Бармака [1], Ю. Бойка [2], М. Глушка [3], Т. Гончарука [4], О. Гуржія, О. Реєнта і Шапошнікової [5], І. Жалоби [6], Ігнат'євої і А. Філінюка [10], Г. Казьмирчука і Т. Солойової [7], О. Ребрика і А. Філінюка [11], Ю. Різника [8] та Філінюка [9]. Проте досі жодна з праць вітчизняних істориків не була присвячена огляду архівних джерел, в яких зосереджено фактичний матеріал про шляхи сполучення Правобережної України з часу її анексії до складу Російської імперії до середини XIX ст.

Формулювання цілей і мети статті. Мета дослідження полягає в комплексному вивченню та осмисленні джерельного комплексу з розвитку і змін у системі шляхів сполучення Правобережної України кінця XVIII – першої половини XIX ст., виявленого в Центральному державному історичному архіві України в Києві і державних архівах Вінницької, Житомирської, Київської й Хмельницької областей.

Виклад основного матеріалу дослідження.

Не зважаючи на труднощі, пов'язані з тривалим карантинном, викликаним пандемією Covid-19, і повномасштабною російсько-українською війною, яку веде Російська Федерація з Україною із 24 лютого 2022 р., протягом останніх років нами виявлено та опрацьовано 254 архівних справи у 32-х фондах Центрального державного історичного архіву України в Києві і державних архівів Вінницької, Житомирської, Київської й Хмельницької областей. Загалом вдалось вивчити 137 справ 10 фондів Центрального державного історичного архіву України в Києві, у тому числі

ф. 193 [12], ф. 210 [13], ф. 442 [14], ф. 485 [15], ф. 486 [16], ф. 533 [17], ф. 692 [18], ф. 696 [19], ф. 2168 [20], ф. 2184 [21]; 13 справ фондів Д-200 [22], Д-213 [23], Д-222 [24], Д-475 [25], Д-Д-506 [26], 533 [27], Д-635 [28], Д-675 [29], Д-906 [30] Державного архіву Вінницької області, 6 справ 70 [31] та 263 фондів Держархіву Житомирської області [32], 25 справ фондів 1 [33], 2 [34], 324 [35], 333 [36], 782 [37] Держархіву Київської області, 35 справ фондів 29 [38], 33 [39], 115 [40], 227 [41], 228 [42], 238 [43] Держархіву Хмельницької області. Їх виявлення, систематизація та аналіз засвідчили, що найбільше документів і матеріалів про розвиток шляхів сполучення регіону протягом кінця XIII – першої половини XIX ст. зберігається в справах 442 та 533 фондів.

Особливу наукову цінність представляють справи 7, 13, 1803, 2040, 3662, 4324 опису 1, справи 64 опису 87, справи 204 опису 532, справ 20 і 202 опису 538 фонду 442 [14], де містяться факти про знесення горбів і косогорів для будівництва поштової дороги від межі Сквирського повіту через м. Махнівку до межі Липовецького повіту в 1827 р., про кількість населених пунктів, населення, фабрик, заводів, млинів, поштових доріг, станцій, коней і річок на теренах Чигиринському повіту, про стан воєнних і поштових доріг й транспортування кореспонденції в Подільській губернії у 1835–1836 рр., про стан, спорудження та експлуатацію мостів і перевозів у Волинській і Київській губерніях й м. Вінниці наприкінці 30-х рр. – на початку 50-х рр. XIX ст.; справи 79 опису 65, справ 6 і 333 опису 67, справи 274 опису 71, 421 опису 72, справи 52 опису 76, справи 261 опису 83 цього ж фонду [14] про дороги і поштові стовпи, про приведення в порядок і ремонт поштових станцій, про спорудження 9 мостів у Київській губернії в середині 30-х рр., справи 227 і 305 опису 68 про будівництво прикордонної дороги у Волинській губернії для роз'їздів охорони в 1836–1839 рр., про будівництво поштового тракту від м. Кам'янця-Подільського до містечка Гусятин упродовж 1836–1849 рр.; справ 7 опису 71 про стан поштових трактів і торговельних шляхів у Подільській і Київській губерніях упродовж 1837–1842 рр.

Зі справи 74 опису 770 442 фонду ЦДІАК України [14] вперше виявлено інформацію про дотримання правил дорожнього руху при переміщенні обозів по поштових трактах у 1850 р. Цікавим видається фактичний матеріал справ 395 опису 787, 28 опису 791-а, 155-б опису 793 фонду 442 про спорудження кам'яного моста

через Дніпро в 1803 р., кількість річкових переправ і мостів у Кам'янецькому повіті в 1841 р., про стан і ремонт доріг, мостів й переправ у Волинській і Київській губерніях по маршруту проїзду царя Миколи I в 1843–1844 рр.

Розкриваючи сутність фактичного матеріалу джерельного комплексу ЦДІАК України про розвиток поштового і торговельного сполучення в Правобережжі, особливо підкреслимо що, вивчені нами справи є справжніми клітинами суспільної пам'яті, котрі несуть у собі надзвичайно важливі зерна достовірної інформації [9, с. 109] про систему фінансування, формування та утримання в належному стані, прокладання, будівництво й експлуатацію доріг різних типів. Ознайомлення з вміщеними у них документами і матеріалами показує, що на перших порах після анексії Правобережної України в 1792–1795 рр. центральні і місцеві органи російської влади першочергову увагу приділяли не стільки самим дорогам, скільки налагодженню контролю за їх використанням для поштового сполучення, торговельної справи й у військових цілях. З цієї метою ретельно заповнювалися штати губернських і повітових поштових контор, городових експедицій, виявляли певну турботу про їх фінансове забезпечення та спорудження необхідних приміщень [17].

Опрацювання архівних справ створило можливість для простеження намірів уряду врахувати регіональні особливості шляхів сполучення Правобережної України в дедалі більшому їх використанні з геополітичної точки зору, зокрема його тяжінні і прагнення шляхами регіону та Азовським і Чорним морями пробитися на вигідні торговельні траси й тим самим наблизитися до європейських і близькосхідних центрів цивілізації. До прикладу, змістовний фактичний матеріал про використання р. Дніпро для сплаву ділового лісу для Чорноморського флоту від початку XIX ст. міститься в багатьох справах 193 фонду ЦДІАК України [12]. Матеріали справ 2056 і 2092 ф. 193 роблять можливим з'ясування механізму налагодження взаємодії державних органів російської влади та місцевого самоврядування, зокрема справників, городничих і нижніх земських судів Київського намісництва з питань переміщення полків й військових команд шляхами Київщини відразу ж після третього поділу Речі Посполитої та приєднання до Російської імперії [12]. Певною конкретизацією центральних і військово-адміністративних властей імперії вирізняється фактичний матеріал справ 4, 5, 6, 7, 34 фонду 210

(Подільське намісницьке правління) ЦДІАК України, пов'язаний із відкриттям і функціонуванням прикордонних митниць, налагодженням імперського обліку та контролю за проїздом ними різних осіб, зі створенням планів доріг з урахуванням організації поштового зв'язку в перші після приєднання Правобережжя роки тощо [13]. В цих архівних справах йдеться про ставлення російського самодержавства до існуючої станом на 1792 р. мережі і якості українських доріг, зокрема про те, що вже у перші після анексії регіону роки в органах центральної і місцевої державної влади Росії дедалі чіткіше усвідомлювали місце і роль шляхів сполучення Наддніпрянської України як важливих ланок їх політичної та економічної інтеграції в загальний імперський організм, внаслідок чого вони стали набувати дедалі більш вагомого державного значення. З-поміж них винятковою інформативністю вирізняється справа 6 опису 2 фонду 210 із приписами генерал-губернатора Т. Тутолміна про зняття землемірами планів доріг губерній у зв'язку з організацією поштового сполучення.

Втім, в архівних джерелах через їх розпорошеність по фондах, описах і справах вкрай складно відшукати фактичний матеріал про імпульси самодержавної влади для розвитку шляхового господарства, хоча приєднавши українські землі до складу Російської імперії, вона тим самим переклала на свої плечі відповідальність за цю галузь господарства.

Численні архівні джерела наповнені фактичним матеріалом про те, що в урядових колах і серед дворянського стану шляхи, котрі функціонували в Україні, у тому числі й Правобережжі, стали розглядати не лише з точки зору забезпечення поштового зв'язку та внутрішньої і зовнішньої торгівлі, але і як важливий чинник інтеграції приєднаних земель й перетворення їх у складник єдиного імперського організму Росії. Відтак, у документах з'явилася певна класифікація доріг із розподілом на торговельні, поштові і військові. Навіть назви фондів архіву, в яких зосереджені справи з документами і матеріалами про шляхи сполучення в Україні, засвідчують про особливу зацікавленість російського самодержавства у використанні її доріг в інтересах Російської держави [11, с. 227].

Особливий науковий інтерес викликали документи і матеріали, в яких простежується тенденція про те, що на розвиток і посилення ролі шляхів сполучення в суспільному житті регіону значний вплив справляло географічне й прикордонне роз-

ташування Волинської та Подільської губерній і транзитне розміщення Київщини. Зокрема, в них зберігається чималий фактичний матеріал про те, що у зв'язку з перетворенням двох перших губерній регіону в прикордонні, відповідно до вимог указу імператора Павла I, були проведені зміни не тільки в мережу митниць, митних застав і карантинів, а й саму модель й напрямки шляхів сполучення, котрими забезпечувалася комунікація між центром і Правобережжям, якими рухалися чумацькі валки й транспорти з експортними та імпорфтними товарами [17].

Ознайомлення зі справою 251 фонду 533 [17] дає документальні підстави для формування уявлення про те, як вищі регіональні посадовці реагували на запити військових генералів і вирішували питання підтримання в доброму стані поштових коней у зв'язку з пересування російських військ на території Київської губернії. Цим опікувався головний штаб першої армії, чиновники якого часто били тривогу про ускладнення безперервних військових зв'язків через несправність на трактах поштових станцій і поштових коней.

Варто підкреслити, що з-поміж обласних державних архівів найбільш значний масив джерел з історії шляхового сполучення в Правобережній Україні від часів її анексії Російською імперією і до середини XIX ст. зосереджений у справах фонду Ф. 33. «Подільська губернська дорожня і будівельна комісія» (1849–1961 рр.) [39]. У них зберігається цікавий фактичний матеріал про новий етап в історії шляхів сполучення Подільської губернії, що розпочався на межі 40–50-х рр. XIX ст., позначений не лише ремонтними роботами на дорогах, але і більш системним будівництвом мостів, насипів, гребель, мостів, заснуванням й функціонуванням поромних переправ через річки Дністер і Буг. Свідченням цього стали як безпосередні адреси, де це відбувалося, так і залучення робочої сили й виділення для цього коштів із центрального та губернського бюджету. Важливим є і те, що справи фонди Держархіву Хмельницької області не лише хронологічно охоплюють весь період дослідження, а й наповнені значним фактичним матеріалом про Київщину і Волинь, що, в свою чергу, створює додаткову можливість скласти цілісне уявлення про трансформації шляхів сполучення на всій території Правобережної України від часу її анексії до складу Російської імперії в 1793–1795 рр. до середини XIX ст.

З матеріалів багатьох справ ф. 115 «Подільська губернська креслярня» [40] довідуємося про освоєння та пристосування росіян до існуючої у

краї мережі шляхів наприкінці XVIII – на початку XIX ст., з'ясування їх місця в господарському розвитку, налагодження на їх основі поштового сполучення, визначення відстаней між населеними пунктами, виправлення поштових і трактових доріг, формування окремих нових напрямів і найкоротших маршрутів їх функціонування, облаштування пристаней для суден тощо. Чимало джерел повідомляють про діяльність державних управлінських структур (військових й цивільних губернаторів, чиновників їх канцелярій і губернських правлінь, будівельних і дорожніх комісій та органів місцевого самоврядування).

Не менш цінні факти про дорожнє господарство регіону виявлено в справах 1, 2, 324, 333 і 782 фондів Державного архіву Київської області [33–37]. Зацікавлення викликали документи і матеріали, де йдеться про місце військових інженерів у розробці детальних карт із позначенням різних доріг і трактів, нагляд за їх станом, а також про взаємодію російської адміністрації з судовими органами губернського та повітового рівнів, дворянськими депутатськими зібраннями та поміщиками і шляхтою з питань утримання шляхів сполучення зусиллями корінного населення в інтересах Російської імперії.

Із опрацьованих нами джерел у численних фондах державних архівів Вінницької [22–30] і Житомирської [31–32] областей виняткове значення мають документи і матеріали про предводителів дворянства, мирових посередників, міських магістратів і навіть духовних правлінь в організації експлуатації доріг для державних, військових й торговельних цілей.

Висновки. Отже, вивчені нами справи фондів ЦДІА України в Києві та державних архівів Вінницької, Житомирської, Київської і Хмельницької областей засвідчили про наявність значного фактичного матеріалу і є винятково важливою складовою джерельної основи з вивчення шляхів сполучення і поштових трактів в Правобережній Україні наприкінці XVIII – в першій половині XIX ст. Але більш повну картину про зміни в дорожньому господарстві регіону дало можливість сформувати завдяки залученню опублікованих документів і матеріалів.

Відбір та аналіз архівних джерел ЦДІА України в Києві, та державних архівів Вінницької, Житомирської, Київської і Хмельницької областей дали можливість пересвідчитись у достатньо багатому фактичному матеріалі про розвиток поштових трактів і торговельних шляхів Правобережної України періоду від приєднання до складу

Російської імперії до середини XIX ст. Водночас, враховуючи обмежені можливості часу для написання магістерської роботи і розкиданість фактичного матеріалу по багатьох фондах виявлена інформація виявилася хоча й репрезентативною, але недостатньою. Тому, щоб сформувати цілісну картину про зміни в шляховому господарстві регіону, ми залучили частину інших джерел.

Законодавчі та нормативні аспекти регулювання діяльності центральних і місцевих органів

російської влади щодо зміни напрямків і цілей функціонування шляхового сполучення в інтересах імперії нам вдалось з'ясувати на основі документів, розміщених у Повному зібранні законів Російської імперії, а також в окремих документальних збірниках. Частину фактичного матеріалу залучено з наукових праць. У сукупності це склало достатній і репрезентативний джерельний комплекс для розкриття проблеми і досягнення визначених у роботі дослідницьких завдань.

Список літератури:

1. Бармак М. Формування системи шляхів сполучення та створення поштової служби на території Правобережної України (кінець XVIII – перша половина XIX ст.). *Наукові записки Вінницького державного педагогічного університету імені Михайла Коцюбинського*. Вип. 12. Серія: Історія: Збірник наукових праць / [за заг. ред. проф. П. Григорчука]. Вінниця, 2007. С. 12–15.
2. Бойко Ю. М. Правобережна Україна в середині XIX ст. Історико-статистичні нариси: Монографія / [Вінницький національний аграрний університет]. Вінниця : ВНАУ, 2020. 240 с.
3. Глушко М. Шляхи сполучення і транспортні засоби в українських Карпатах другої половини XIX – початку XX ст. Київ : Наук. думка, 1993. 226 с.
4. Гончарук Т. Г. Транзит західноєвропейських товарів через Наддніпрянську Україну першої половини XIX ст. / [за ред. чл.-кор НАН України О. П. Реєнта]. Одеса : АСТРОПРІНТ, 2008. 280 с.
5. Гуржій О. І., Реєнт О., Шапошнікова Н. Нариси з історії розвитку виробничих відносин і торгівлі в Україні (друга половина XVII – початок XX ст.). Київ : Ін-т історії України НАН України, 2018. 365 с.
6. Жалоба І. Дністер як транспортна артерія у 50-х роках XIX ст. URL: https://www.tourclub.com.ua/uk/info/local-lore/dniester/artery_dniester
7. Казьмирчук Г. Д., Соловйова Т. М. Соціально-економічний розвиток Правобережної України в першій чверті XIX століття. Київ : ТОВ «Міжнародна фінансова агенція», 1998. 174 с.
8. Різник Ю. М. Аспекти джерелознавчого дослідження пошти та телеграфу Наддніпрянської України другої половини XIX – початку XX ст. *VI Міжнародна наукова конференція студентів, аспірантів та молодих учених «Дні науки історичного факультету – 2013»*, Київ, 25 квітня 2013 р. Київ, 2013. С. 44–45.
9. Філінюк А. Г. Правобережна Україна на межі XVIII – XIX ст. в документах і матеріалах національного архівного фонду України. *Сучасні засоби збереження документів та нові методологічні підходи до наукових досліджень і застосування документів національного архівного фонду України* : наук. збірник за підсумками Всеукр. наук.-практ. конф., Кам'янець-Подільський, 20–21 вересня 2012 р. Присвяч. 75-й річниці утворення Хмельницької області та 90-річчю Держ. архіву Хмельницької області. Кам'янець-Подільський : Кам'янець-Поділ. нац. ун-т ім. І. Огієнка, 2012. С. 109–117.
10. Філінюк А. Г., Ігнат'єва Т. В. Торговельно-економічні зв'язки Правобережної України в умовах інкорпорації та геополітики Російської імперії (кінець XVIII – 50-ті роки XIX ст.) : монографія. Кам'янець-Подільський : Кам'янець-Поділ. держ. ун-т, ред.-вид. відділ, 2006. 316 с.
11. Філінюк А. Г., Ребрик О. В. Фонди ЦДІА України в Києві як джерело з історії поштових і торговельних шляхів у Правобережній Україні наприкінці XVIII – в першій половині XIX ст. *Вісник Державного архіву Хмельницької області «Подільська старовина»*. 2019. № 1 (4). С. 225–230.
12. Центральний державний історичний архів України в Києві (Далі – ЦДІА України в Києві). Ф. 193. Оп. 1. Спр. 1199, 2056, 2092, 2093, 2117, 2165, 2327.
13. ЦДІА України в Києві. Ф. 210. Оп. 2. Спр. 4, 5, 6, 7, 14, 16, 34.
14. ЦДІА України в Києві. Ф. 442. Оп. 1. Спр. 1, 7, 13, 1199, 1803, 2040, 2256, 2790, 3123, 3622, 3662, 4324, 5593, 5968, 9774; Оп. 1а. Спр. 9774; Оп. 8. Спр. 322; Оп. 44. Спр. 662; Оп. 50. Спр. 369; Оп. 52. Спр. 437; Оп. 53. Спр. 287, 427; Оп. 65. Спр. 79; Оп. 67. Спр. 6, 333; Оп. 68. Спр. 227, 305, 338; Оп. 71. Спр. 7, 259, 274, 421; Оп. 72. Спр. 255, 421; Оп. 76. Спр. 52; Оп. 80. Спр. 322; Оп. 83. Спр. 261, 494; Оп. 86. Спр. 91; Оп. 87. Спр. 64; Оп. 528. Спр. 489; Оп. 532. Спр. 204; Оп. 538. Спр. 20, 202; Оп. 569. Спр. 206; Оп. 628. Спр. 1; Оп. 770. Спр. 74; Оп. 787. Спр. 395; Оп. 791-а. Спр. 28 Ч. 2; Оп. 793. Спр. 155-6; Оп. 858. Спр. 146.
15. ЦДІА України в Києві. Ф. 485. Оп. 1. Спр. 20038.
16. ЦДІА України в Києві. Ф. 486. Оп. 4. Спр. 29а.
17. ЦДІА України в Києві. Ф. 533. Оп. 1. Спр. 18, 19, 20, 147, 256, 285, 343, 409, 778, 107, 1103, 1253, 1400, 2093; Оп. 1 а. Спр. 51, 69, 75; Оп. 2. Спр. 155, 175, 213, 215, 254, 278, 415, 575, 840, 1209; Оп. 3.

- Спр. 17, 45, 60, 65, 68, 69, 113, 120, 125 а, 125, 163, 164, 167, 202, 225, 251, 284, 291, 328, 352, 468, 520, 546, 618; Оп. 34. Спр. 2.
18. ЦДІА України в Києві. Ф. 692. Оп. 1. Спр. 230, 800; Оп. 11. Спр. 1, 82; Оп. 12. Спр. 15; Оп. 20. Спр. 10, 19, 22, 29, 44, 46, 230, 6904-б; Оп. 25. Спр. 25.
19. ЦДІА України в Києві. Ф. 696. Оп. 3. Спр. 1, 2.
20. ЦДІА України в Києві. Ф. 2168. Оп. 1. Спр. 283.
21. ЦДІА України в Києві. Ф. 2184. Оп. 1. Спр. 368.
22. Державний архів Вінницької області (далі – Держархів Вінницької області). Ф. Д-200. Оп. 1. Спр. 79, 103, 120, 130, 145, 300, 302.
23. Держархів Вінницької області. Ф. Д-213. Оп. 1. Спр. 3.
24. Держархів Вінницької області. Ф. Д-222. Оп. 1. Спр. 286.
25. Держархів Вінницької області. Ф. 475. Оп. 1. Спр. 96.
26. Держархів Вінницької області. Ф. 506. Оп. 1. Спр. 46.
27. Держархів Вінницької області. Ф. Д-533. Оп. 3. Спр. 17.
28. Держархів Вінницької області. Ф. Д-635. Оп. 1. Спр. 13.
29. Держархів Вінницької області. Ф. Д-675. Оп. 1. Спр. 46.
30. Держархів Вінницької області. Ф. Д-906. Оп. 1. Спр. 4.
31. Державний архів Житомирської області (далі – Держархів Житомирської області). Ф. 70. Оп. 2. Спр. 2.
32. Держархів Житомирської області. Ф. 263. Оп. 1. Спр. 8, 13, 21, 24, 44, 59.
33. Державний архів Київської області (далі – Держархів Київської області). Ф. 1. Оп. 1. Спр. 125; Оп. 295. Спр. 1847; Оп. 336. Спр. 4, 10, 10 а, 46, 123, 126, 251, 334, 719, 786, 1847.
34. Держархів Київської області. Ф. 2. Оп. 3. Спр. 198, 374, 379, 380, 388, 401, 457.
35. Держархів Київської області. Ф. 324. Оп. 1. Спр. 11.
36. Держархів Київської області. Ф. 333. Оп. 1. Спр. 3.
37. Держархів Київської області. Ф. 782. Оп. 2. Спр. 15, 16, 89 а.
38. Державний архів Хмельницької області (далі – Держархів Хмельницької області). Ф. 29. Оп. 1. Спр. 4, 20.
39. Держархів Хмельницької області. Ф. 33. Оп. 1. Спр. 5, 44, 147, 155, 222, 256, 257, 296, 314, 329, 330, 359, 384, 529, 530, 531, 533, 534, 535, 539, 666.
40. Держархів Хмельницької області. Ф. 115. Оп. 1. Спр. 2, 8, 18, 28, 29, 36, 44, 57, 76, 77, 86, 104, 107, 118, 129, 131, 141, 143, 144, 152, 161, 163, 186, 224.
41. Держархів Хмельницької області. Ф. 227. Оп. 1. Спр. 3, 6, 9. Т. 2, 11, 25, 28. Т. 1, 51, 757.
42. Держархів Хмельницької області. Ф. 228. Оп. 1. Спр. 11. Т. 1, 15, 19, 40, 44. Т. 1, 44. Т. 2, 44. Т. 3, 44. Т. 4, 45. Т. 2, 49, 94, 104, 2526; Оп. 2. Спр. 1.
43. Держархів Хмельницької області. Ф. 238. Оп. 1. Спр. 1.

Filinyuk A.G., Rebryk O.V. OVERVIEW OF THE SOURCES OF THE NATIONAL ARCHIVE FUND OF UKRAINE ON THE WAYS OF UNION IN RIGHT BANK UKRAINE AT THE END OF THE 18TH – IN THE FIRST HALF OF THE 19TH CENTURY)

The article reveals the informational potential, reliability and objectivity of the sources of the National Archive Fund of Ukraine about the state and changes in the system of transportation routes in the Right Bank Ukraine at the end of the 18th – in the first half of the 19th century, discovered in the Central State Historical Archive of Ukraine in Kyiv and the state archives of Vinnytsia, Zhytomyr, Kyiv and Khmelnytskyi regions. It is emphasized that it is difficult to find and study actual material on the topic due to the dispersion of archival files in various archival funds.

It is noted that the largest number of documents and materials about the road facilities of the region were found in the Central State Historical Archive of Ukraine in Kyiv and the State Archive of Khmelnytskyi Region.

It was underlined that the special scientific value is represented by the numerous cases of the fund 442 of the Central Institute of Ukraine in Kyiv. They reflect facts about permanent repair, construction of separate sections of postal roads, about the number and quality of land and river roads and tracts, their certain classification, the settlements along which they ran in the period under investigation, about the construction and operation of bridges and transportation in the Volyn, Kyiv, and Podil provinces, primarily in the late 1930s – early 1950s of the 19th century. It is noted that cases 65, 67, 71, 72, 76 and 83 of this fund descriptions are filled with factual data about the maintenance of post offices on the roads of the Right Bank Ukraine, about the construction of bridges in the Kyiv region, about the construction of border roads for guard crossings, about the laying of the postal tract from the city Kamianets-Podilskyi to the town Husyatyn, etc.

Attention is focused on the fact that among the state regional archives, it turned out that the most informative materials were the files of the State Archives of the Khmelnytskyi Region, which not only chronologically cover the entire period of the study, but also relate to Kyiv Oblast and Volyn, which allows to get a holistic view of the transformation of transportation routes throughout the territory the Right Bank Ukraine from the time of its annexation to the Russian Empire in 1793–1795 until the middle of the 19th century.

It is substantiated, that the discovered and processed archival documents and materials make it possible to trace the importance of the ways of connecting of the region for both postal connection with the center of the metropolis and its incorporation into the state body of Russia, as well as for the activation of internal and external trade and political relations with European countries.

Key words: *transportation routes, archival sources, funds, Right Bank Ukraine.*