

КРАЄЗНАВЧА МОЗАІКА

ТАК ПОЧИНАЛАСЯ ЗАЛІЗНИЦЯ

Сьогодні нашу країну важко уявити без залізниці. Вантажні й пасажирські, міжнародні й приміські, потяги міцно увійшли в наше життя. Чільне місце в Україні займає Південно-Західна залізниця, яка цього року відзначає своє стодвадцятип'ятиліття. І, певне, більшість пасажирів цієї залізниці добре знають станцію Конотоп, без якої важко уявити і цю магістраль, і її історію. Тому, мабуть, варто пригадати, як починалося її будівництво.

Після селянської реформи 1861 року в Російській імперії почав швидко розвиватися капіталізм. Зростали міста, з'являлись заводи і фабрики, що потребувало розгалуженої мережі шляхів сполучення. І якщо на кінець 1860 року довжина залізниць ледве перевищувала 1600 кілометрів, то за наступні 20 років вона збільшилася майже в 15 разів. Хоча будівництво залізниць було справою приватних осіб, проте велику роль у фінансуванні грала держава — це здійснювалось за рахунок збільшення податків та іноземних позик.

24 грудня 1866 року цар Олександр II затвердив концесію на будівництво залізниці від Курська до Києва. Засновники концесії князь С. А. Долгоруков, П. Г. фон Дервиз і К. Ф. фон Мекк отримали дозвіл від уряду ввозити з-за кордону без мита рейки, паровози, вагони, обладнання, чавун, залізо та інші матеріали, а також безкоштовно отримувати будівельні матеріали і безоплатно користуватись казенними землями.

Маршрут залізниці неодноразово зазнавав змін. Цікаво, що в початковому варіанті Конотоп не планувався на шляху. Але відомий винахідник вулика з рамкою, бджоляр з села Митченків П. І. Прокопович дізнався, що прокладання залізниці планується по старому Московсько-Київському тракту, що пролягав тоді через Глухів, Батурин, Борзну і далі на Київ. Виявилось, що на цій території знаходилися пасіки вченого. П. І. Прокопович відразу ж надсилав на ім'я уряду прохання з такими словами: «Прошу отвести железную дорогу от моих пасек, так как пчела боится лишнего шума, запаха гари и копоти. Все издержки по переработке проекта и по удлинению железной дороги я беру на себя». Прохання Петра Івановича задовольнили і вирішено було будувати колії через Ворожбу, Конотоп, Бахмач.

Роботи по будівництву Курсько-Київської залізниці розпочались 30 квітня 1867 року. У них брали участь майже 15 тисяч селян з навколишніх населених пунктів, а також багато вихідців зі Смоленщини. 17 грудня 1868 року було відкрито рух поїздів по станції Конотоп. З цього приводу міністр шляхів сполучення надіслав царю доповідь № 265. На оригіналі доповіді власною Його Імператорської Величності рукою написано: «Очень рад». Що ж доповів міністр?

«Верноподданейшим докладом 21-го минувшего ноября я имел счастье довести до Высочайшего Вашего Императорского Величества сведения об открытии 20-го ноября первого участка Курско-Киевской железной дороги, именно от Курска до станции Ворожба на 165 верстах.

Ныне открыт и второй участок упомянутой дороги от Ворожбы до Броваров на протяжении 258 верст, так что регулярное движение может производиться по всей Курско-Киевской линии, кроме последних 18 1/2 верст от Броваров до Киева. Инженер генерал-лейтенант Мельников».

Через 8 місяців пішли поїзди на дільниці Бровари — лівий берег Дніпра. А повністю рух на магістралі було відкрито після спорудження залізничного мосту через Дніпро 14 лютого 1870 року.

Цікаво, що серед станцій на лінії Ворожба—Київ першого класу була лише одна — станція Конотоп. Це була цегляна споруда з імператорськими кімнатами і пасажирська платформа довжиною 90 сажнів, а також цегляне локомотивне депо на 12 паровозів.

Варто також зазначити, що спочатку по всьому шляху збудували лише одну колію, а лише в 1891 році розпочали укладку другої. У тому ж році розпочалось будів-

ництво залізниці від Курська до Воронежа. Після того, як у 1895 році була збудована залізниця Москва—Конотоп, Курсько-Київська залізниця була перейменована в Московсько-Києво-Воронезьку.

У зв'язку з розширенням залізниці значно зріс її рухомий склад. Якщо спочатку він нараховував усього 38 паровозів, 96 пасажирських і 600 товарних вагонів, то після відкриття другої колії Курсько-Київської залізниці він налічував 64 паровози, 97 пасажирських і 880 товарних вагонів, 100 платформ.

Одночасно з будівництвом залізниці розпочалось будівництво Константинопольських головних залізничних майстерень (нині — вагоноремонтний завод), в яких повинен був здійснюватись капітальний ремонт паровозів і вагонів. У 1868 році закінчилось будівництво кам'яної будівлі майстерні площею 1137 квадратних сажнів, тракційних колій довжиною 1792 сажні і приміщення матеріального сховища площею 38 квадратних сажнів. У зв'язку з затримкою поставок устаткування і відсутністю кваліфікованих кадрів майстерні розпочали роботу лише 1 липня 1869 року.

Сьогодні більшість цих фактів здатна викликати лише усмішку. Але саме тоді було покладено початок формуванню залізничного вузла, який тепер є гордістю міста.

Ігор ЛИСИЙ,
вчитель історії школи № 4 м. Конотопа.

СТАНОВЛЕННЯ ЗЕМСЬКОЇ МЕДИЦИНИ НА СЕЛІ

Навколишній світ, що оточував наших предків, приносив численні захворювання, і іноді боротьба з ними була жорстокою — до останнього живого в населеному пункті. Протягом тисячоліть турбота про здоров'я була суто особистою справою кожної людини, її особистою радістю або лихом. Саме життя підштовхувало людей до створення системної боротьби з лютими хворобами за допомогою спеціалістів.

Професія лікаря відома з давніх часів. Але були вони частіше вихідцями з далеких країн, жили у великих містах та лікували здебільшого знатних осіб. Переважна ж більшість населення протягом сторіч користувалася послугами знахарів.

У середині XIX століття настав час практичного розв'язання наболілої проблеми. У 1864 році царський уряд змушений був провести реформу, згідно з якою було організовано земську медицину для обслуговування сільського населення. Спадщина, що її отримала земська медицина від приказів громадського піклування (створені ще в середині XVIII ст.), була мізерною. Найкращі представники земської медицини, передова громадськість доклали багато зусиль до того, щоб домогтися деяких зрушень в організації медичної допомоги сільському населенню, зокрема заміни розв'язаної системи на стаціонарну, будівництва лікарень з амбулаторіями та відокремленими інфекційними відділеннями, влаштування фельдшерських пунктів, укомплектування їх медичними працівниками тощо.

Численні епідемії підштовхували до дій, бо значне поширення мали інфекційні хвороби, зокрема холера і віспа, від яких була дуже велика смертність серед сільського населення, особливо дитячого віку (на початку XIX ст. до шести років доживала ледве половина дітей). У 1882 році на з'їзді лікарів делегат В. М. Ільїн казав: «В Черниговском уезде земская медицина ведет свое начало, собственно говоря, только с 1874 года. До 1873 года земская медицина в Черниговском уезде совсем не была организована и потому, во время появившейся в 1872 году эпидемии холеры, управа встретила громадныя затруднения в приискании медицинского персонала».¹ Чернігівський повіт на той час був у санітарному відношенні поділений на чотири лікарняні дільниці — в с. Козел, с. Грабове, с. Роїще, заштатному містечку Березна.² Земство створювало по волостних селах фельдшерські пункти. Так, в с. Пакулі Пакульської волості фельдшерський пункт згадується в 1888 році.³ Що собою являв він, дізнаємося зі слів лікаря Константиновича на з'їзді лікарів 1897 року: «Ну и Пакулы! В буквальном смысле нет никакой возможности работать: очень часто являешься связанным по рукам и ногам. Верх неблагоустройства, нет даже амбулатории в участке, ибо не могу же я назвать таким именем ничтожную, темную, низкую, грязную, холодную и притом единственную конуру, где поставлены 2 аптечных шкафа, служащую и аптекой, и комнатой врача, и местом ожидания больных».⁴

Як бачимо, умови для діяльності, щоденної роботи перших земських лікарів були нелегкими. Але люди працювали і віддавали навіть своє власне життя заради здоров'я простих сільських людей. Жертвою епідемії дизентерії став 41-річний фельдшер Пакульської волості Козлянської медичної дільниці Андрій Олександрович Проворов.⁵ Слід згадати добрим словом й інших лікарів, які працювали в Пакульській волості. Це — фельдшер Яковлев (1885—1897),⁶ фельдшер Петро Тарасович Лук'яненко,⁷ лікар Григорій Миколайович Вербицький та фельдшер (колишній фельдшер військового госпіталю, унтер-офіцер) Гнат Данилович Постол⁸ (1898—1913), лікар О. П. Гладкова (1913—1916).⁹