

number of areas of forest and forest-steppe zones. Highlighted the development of cross-border protected areas as the contact elements of the national and pan-European ekosetey. On materials oblasnyh regions analyzed the prospects of development of nature reserves until 2020. Suggested the need to coordinate the efforts of regional agencies in the priority areas of integrated development of the territory, including two primary targets: anthropoecological to create safe natural living conditions of the population; and bioecological – biodiversity. Proposed regional scientific centers to create regional schemes under the General Scheme of planning the territory of Ukraine for the balanced development of industrial, environmental and social tasks, configuration, environmental, pririodopodderzhivayuschih frames, industrial areas and centers of settlement and urban areas and transport infrastructure.

Keywords: trends, challenges, reserved matter, a protected network, Econet, general planning scheme in Ukraine.

Рецензент: проф. Ковальчук І.П.

Надійшла 06.11.2014р.

УДК 911.53

Володимир ВОЛОВИК

ЕТНОКУЛЬТУРНІ ОСОБЛИВОСТІ ДОРОЖНІХ ЛАНДШАФТІВ ПОДІЛЛЯ

У статті розкриті конвергентні комунікаційні особливості функціонування дорожніх ландшафтів модельного регіону, пов'язані з військовими (Чорний та Кучманський шляхи) і мирними (Коломийський шлях, Вінницький гостинець, дорога велика до Брацлава) міграціями у різних стратах етнохронотопу. Зваживши на етнокультурне природокористування, запропоновано виділити водний підклас дорожніх ландшафтів. Зазначена і сакральна функція дорожніх ландшафтів, яка виражається у проникненні релігій та формуванні точкових сакральних і тафальних ландшафтів, які формують «духовні» ядра етнокультурного ландшафту.

Ключові слова: етнокультурний ландшафт, сакральний ландшафт, Поділля, дорожні ландшафти, страт.

Постановка проблеми в загальному вигляді. Дорожні ландшафти, після селитебних, – найдавніші. Вони є відповідними комунікаційними лініями у моделі етнокультурного ландшафту. Упродовж XV-XIX ст. відбулись процеси інтенсивних трансформацій ландшафтів Поділля під впливом промислової революції. Ще ніколи від кам'яного віку, коли людина навчилася обробляти землю, не відбувалися такі докорінні зміни в усіх напрямках людського життя, як ті, що були викликані появою дорожніх ландшафтно-технічних систем, які з'єднували між собою селитебні та промислові ландшафти, забезпечуючи нормальне функціонування регіону та поширення етнокультурних ментифактів і соціофактів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Поняття "дорожнього ландшафту" запропоновано Ф. М. Мільковим у 1973 році [17]. Продовження розробки цієї тематики є у монографії Г.І. Денисика, О.М. Вальчук [10]. Дорожні ландшафти розглядаються виключно як антропогенне утворення, без уваги до їх етнокультурних особливостей, що вимагає відповідних досліджень [6].

Формулювання цілей статті. Метою статті є аналіз дорожніх ландшафтів Поділля з позицій етнокультурного ландшафтознавства та зазначення їх комунікативної функції в моделі регіонального етнокультурного ландшафту.

Виклад основного матеріалу. Термін "дорога" має спільне коріння зі старослов'янським "драга", означаючи "долина, западина"; є спо-

відненим з *dʹʹgati "дерти, тягнути, рвати" [11], що етимологічно визначає їх формування на місці підсічних ландшафтів – "розчищене у лісі місце". Дехто навіть пропонує слово "дорога" трактувати як і сакральний термін: через солярний культ бога Ра, назву можна розшифрувати як "ДО РА йти по ГА, – до сонця йти по землі" [1, с. 90].

Є чимало синонімів, які вказують на етнокультурну складову дорожніх ландшафтів: стежка, манівець, тропа, стезя, гостинець, шлях, тракт тощо. Кожний з них можна зустріти у різних стратах.

Роль дорожніх ландшафтів у формуванні етнокультурних особливостей регіону. У доетнічному страті формування дорожніх ландшафтів пов'язане з розселенням палеолітичного (35 тис. років до н.е.) і мезолітичного населення. У Придністер'ї формується щільна система стежок на терасах долини річки Дністер та у балках. У трипільській культурі формуються одні з перших ґрунтових доріг між селитебними ландшафтами, віддаленими на 1,5-2 км [10]. Дорожні ландшафтні комплекси збереглись на порогах та заплавах місцевостях, на надзаплавних терасах втрачені, що пов'язано з розорюванням.

До етнокультурних чинників, які формують культурно-цивілізаційний рубіж, віднесено міграційні процеси [6]. У геоморфологічному і ландшафтному відношенні регіон зручно розташований між гірськими ландшафтами на півдні та заболоченими низовинами, вкритими

лісами – на півночі. Це зумовило широтні та субширотні міграції по культурно-цивілізаційній вісі "Захід-Схід" у доетнічному страті готів у II сторіччі, маляр у IX-X сторіччі, в етнічному страті – військові походи монгол у XIII сторіччі, татар у XVI-XVIII сторіччях тощо. У цей час формується поєднання річкових (руслів), прирічкових (надзаплавних) і вододільних дорожніх ландшафтів субмеридіонального напрямку.

XV сторіччя формуються дорожні ландшафти радіальної структури, які з'єднували містечка та села, впливаючи на темпи інновацій традиційної та новаційної культур, прискорюючи економічний розвиток регіону. До таких шляхів відносять Вінницький гостинець, дорогу велику до Брацлава. Ці дороги також єднали маєтки польських магнатів Потоцьких, Калиновських (Немирів, Печера, Тульчин, Муровані Курилівці).

Дорожні ландшафти XV-XVIII сторіч. 3

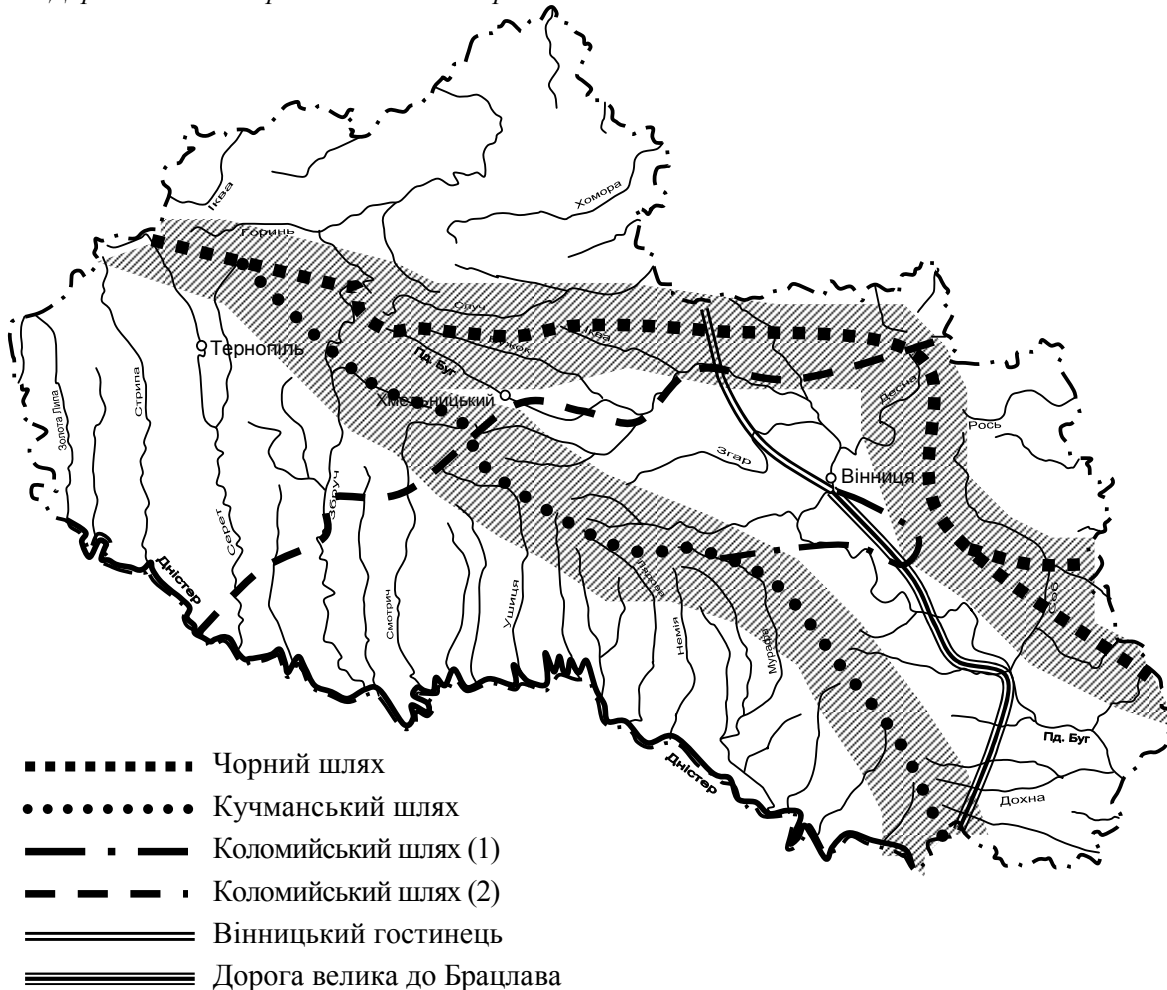


Рис. 1 Дорожні ландшафти Поділля XV-XVII сторіч

У Поділлі відомо два Коломийських шляхи (рис. 1), пов'язаних з торгівлею сілля. Перший з них, зафіксований у документах від 1718 року, проходив з м. Вінниці на с. Луку (тепер Немирівського району Вінницької області), с. Ворошилівку (тепер село Тиврівського району Вінницької області), далі на південь від м. Бару, де зливався з Кучманським шляхом (На рисунку 1. підписаний "Коломийський шлях (1)", другий підписаний "Коломийський шлях (2)").

Другий Коломийський шлях відомий з 1741 року і також називався "прасольний з Коломиї", він проходив через села Устечко (тепер Заліщицького району Тернопільської області), Товсте, Колиндяни, Пробіжну (тепер Чортківського району Тернопільської області), містечка Гусятин, Саганів, Проскурів, Летичів, Новокостянтинів, Хмільник, с. Пиків (тепер село Калинівського району Вінницької області) і йшов далі за межі регіону на с. Паволоч (тепер По-

пільнянського району Житомирської області) [14].

Дорожні ландшафти не лише виконували роль комунікаційних ліній етнокультурного ландшафту, а й самі були осередками у формуванні селитебних ландшафтів. Наприклад, за привілеєм польського короля С. Баторія у 1578 році біля Вінницького гостинця закладено містечко Літин [3]. Дороги з'єднували не тільки селитебні та бєлігеративні ландшафти, але й окремі регіони, прискорюючи міграції та торгівлю (Середнє Побужжя з Волощиною, Галицьким Підгір'ям тощо) [10].

Транзитні міграції регіону зумовлені характером рельєфу (переважно, вододілами). До найвідоміших дорожніх ландшафтів етнічного страту відносять Чорний і Кучманський (відгалуження Чорного (З'єднувались поблизу містечка Чорний острів Хмельницької області, за іншими даними – поблизу Тернополя.) шляхи, які приурочені до вододільних місцевостей і формувались у XVI – першій половині XVIII сторіччя. Під час проходження татарської орди утворювались пірогенні ландшафти (через випалювання лісів) й ущільнення верхнього шару ґрунту. Ширина впливу сягала 80-90 км, що зумовлено дисперсним характером переміщення татар, з формуванням ресурсної смуги бєлігеративного генезису. Чорний та Кучманський шляхи не були класичними дорожніми ландшафтами, бо функціонували лише у період проходження татарської орди і мали ширину, яка залежала від кількості вершників, але вплинули на напрям та інтенсивність субмеридіональних транзитних міграцій.

Рубіжність Поділля підтверджують чумацькі шляхи, які йшли як у субмеридіональному, так і в субширотному напрямках: а) ґрунтовий шлях "Один" від Києва до Кам'янця-Подільського; б) ґрунтовий шлях від Одеси до кордону Галичини [7, с. 49]. Останній шлях [19, с. 24] міг співпадати з Кучманським, бо вододіл був майже позбавлений природних перешкод.

Дорожні ландшафти середини XIX – початку XX сторіч. Сучасна структура дорожніх ландшафтів Поділля формується на початку XIX століття [10]. До неї ввійшли радіальні дороги попереднього етапу формування дорожніх ландшафтів (XV-XIX ст.). Здебільшого, це різні підваріанти ґрунтових доріг. Без помітних змін у структурі вони функціонували майже сторіччя. Це пояснюється тим, що після остаточного приєднання Поділля до Росії зазнала змін торгівля: повністю втрачений бал-

тійський ринок й, частково, чорноморський. Навіть у середині XIX сторіччя у регіоні майже не було доріг зі штучним покриттям.

Відповідно до цього поділу та сучасної класифікації дорожніх ландшафтів, у досліджуваний період на Поділлі переважало кілька варіантів шосейного підкласу: а) ґрунтовий, б) шосе, в) бруківки. Найпоширенішим був *ґрунтовий* (у Галичині – звичайні дороги гмін), який можна віднести до 5-го класу. У Тернопільському воєводстві сформувався подільський тракт (3-го класу), який проходив через Зборів, Тернопіль, Микулинці, Терєбовлю, Чортків до Заліщиків [24]. Протяжність ґрунтових доріг у Подільській губернії складала 4000 верств (4265 км) [16]. За функціональним призначенням їх можна поділити на підваріанти: *транспортний* (середня ширина – 8-14 м) та *поштовий*. Їхня щільність у регіоні була різною: у Придністров'ї на одну квадратну милю було 1,29 верстви поштових і 2,41 верстви транспортних доріг, у Староконстантинівському повіті Волинської губернії відповідно – 1,31 верстви поштових, 2,25 – транспортних [4].

Поштові дороги (тракти), прокладені найкоротшим чином, з'єднували селитебні ландшафти між собою і пролягали по вододілах, мали в окремих місцях, де розташовані урочища улоговин та ярів, мали досить зручні, круті спуски та підйоми на глинистому ґрунті. Частина поштових доріг, існуючих ще за часів Олександра I, була обрамлена з обох сторін липовими алеями. Але вже наприкінці XIX – початку XX століть місцеве населення, особливо у селах, ставилось до лісосмуг нераціонально, інколи деструктивно. Досить часто селянські діти наламували великі в'язанки липових гілок; пастухи рубали гілки з листям для своєї худоби; робочі, що ремонтували мости, брали матеріал з придорожніх лип. Постійно зустрічались дерева підпалені та з обдертою корою. Частина поштових доріг, оточених липовими насадженнями, були взяті під охорону найманими дорожніми сторожами. Але це не виправило несприятливої ситуації. Сторожам, яких набирали з місцевих жителів, виділяли під оранку смугу дороги, аж до самого полотна, що лише прискорювала знищення унікальних липових алей [22].

Головним недоліком ґрунтового варіанту доріг був механічний склад підстилаючих порід та ґрунту (чорнозем або глинистий чорнозем), такі дороги у дощову погоду неможливо було використовувати (особливо у північно-за-

хідній та північно-східній частинах Поділля): "Обыкновенные дороги наши находятся ныне почти в том же состоянии, въ какомъ они находились в 1882, ... а именно, что неустойство нашихъ дорогъ, хаотическое состояние большинства ихъ, не только проселочныхъ, но и такъ называемыхъ коммерческихъ, т.е. неофициальныхъ трактовъ, слишкомъ общеизвестны" [16, с. II]. У тому випадку, коли ґрунтові дороги після першого сильного дощу зовсім розмивались, створювались об'їзди прилеглими сільськогосподарськими ландшафтами. Дорожнє урочище поступово висихало, заростало травою, і дорога знову ставала придатною для використання до того часу, поки не повторювались несприятливі фізико-географічні процеси.

У Придністров'ї ґрунтовий варіант мав гірський характер: дорога місцями звужувалась та проходила у глибоких вибогах та колях: "Всі місцеві проїзні й поштові дороги, так, звані тракти, порівнюючи добре уторовані й сплановані, йдуть переважно по підвищених місцях (межиріччях), уникаючи, в міру можливості, ярів і долин, по самій же долині Ушиці проходять тільки ледве позначені путівці, убійчі для їзди через страшні узвози, круті схили й значні кременні зростки, що вкривають тут ґрунт суцільними верствами. По таких шляхах тут "пани" не їздять, та й не витримає їх ніякий ресорний екіпаж, – сюди можуть забиватись тільки прості вози; віз щохвилини підстрибує на аршин і добре трусить пасажира..." [21, с. 40].

Оригінальними були частини ґрунтових доріг, пов'язаних з сільськогосподарською діяльністю українців. У ХІХ столітті склалась ситуація, коли землероби зовсім не використовували гній як добриво. Склалась думка, що гній вносити до ґрунту не тільки не вигідно, а й небезпечно, тому що від нього "горить" хліб. Гною, в українських господарствах, ніколи багато й не було, що пов'язано з відсутністю кормів та незначною кількістю худоби. Але той, який скидали до ярів та річищ, з часом утворював "гноюві" мости та гатки, якими впродовж кількох місяців неможливо було проїхати [12].

До створення бруківок та залізниць ґрунтовий варіант був найважливішим серед дорожніх ландшафтів регіону, виконуючи торговельну та військову функції. З 1884 по 1892 роки для кращого захисту регіону насипали гравійне шосе від м. Проскурова (суч. Хмельницький) до Ісаківців (121 км), згодом – від м. Тив-

рова до м. Гніваню (11 км) та від Проскурова до Старокостянтинова (47 км). У Тернопільському воєводстві найбільше було мурованих доріг (бруківок) [23]. Поява нового варіанту шосейного підкласу дорожніх ландшафтів прискорила розвиток регіону та сприяла появі нових класів ландшафтів: "Облегчая сношения между близкими пунктами населения, ... дороги увеличиваютъ способность края к промышленной деятельности, и нередко проложение ихъ возбуждаетъ совершенно новые отрасли промышленности" [16, с. III].

Але попри це, стан дорожніх ландшафтів регіону залишався у незадовільному стані: "Где по условиямъ почвы необходимы канавы для стока водъ, мосты и т. п. сооружения, тамъ очень часто, в особенности осенью, проехать нетъ возможности. Проезды по мостамъ ночью сопряжены съ рискомъ сломать экипаж и ноги лошадамя; нередко же, вместо моста, лежитъ несколько бревень, которые нужно объезжать, чтобы не провалиться в оврагъ или ручей. Во многихъ местахъ мостовъ совсемъ нетъ, и реку приходится переезжать в бродъ" [18, с. 8].

Уздовж дорожнього полотна, особливо шосейного підкласу, висаджували дерева, які виконували функції віх і встановлювались взимку для позначення шляху, на що затратувалась значна кількість лісових ресурсів. Обсадка здійснювалась за рахунок швидкоростучих порід: верби, тополі, в'язу, черешні, акації. Саджанці вибирались достатньо високі, для того щоб їх крони не знищувались домашньою худобою, і досить товсті, щоб їх не пошкодили при оранці. Формування придорожніх лісосмуг практиковалось у східному Поділлі (сучасні Вінницька та Хмельницька області), але проводилось досить недбало: "...крестьянинъ посадить по требованію волостного правленія изветное количество штукъ, но какъ онъ садить? Воткнетъ в землю, а примется ли дерево или нетъ, это для него все равно. На другой годъ опять садить, лишь бы торчали колья, хотя и засохшія" [22, с. 13].

З появою залізничного підкласу дорожніх ландшафтів нового поштовху набув розвиток інших класів антропогенних ландшафтів. Керуючись як воєнними, так і економічними міркуваннями, царський уряд розпочав створення мережі залізниць. Як результат, існуючі шосейні та ґрунтові дороги почали поступово втрачати свої позиції: "Съ проведеніемъ железныхъ дорогъ, главными путями сообщения стали рельсовые пути, ...а обыкновенные дороги обратились в дороги подъездные к рельсовымъ

и воднимъ путемъ и в пути для местнаго движенія" [16, с. XXVI].

У 1863 році почали будувати залізницю від Одеси до р. Дністер, а з 1866 року від Києва до Балти (456 км) з гілкою від Жмеринки до Волочеська. Від Жмеринки до Балти проклали подвійну колію. Під час першої світової війни у 1914 році закінчено колію від Шепетівки через Проскурів до Кам'янця-Подільського (з гілкою від Ярмолинець на Гусятин). У межах Подільської губернії на 1883 р. протяжність залізничних шляхів становила 774 верстви (825,7 км) [18]. Їх щільність по регіону була різною: у Придністров'ї на одну квадратну милю 0,54 верстви залізних доріг, у Староконстантинівському (Залізниця проходила лише на півночі та південному сході повіту; транспортні дороги мали гарну якість шляхів, які проходили по відкритій, злегка горбистій місцевості.) повіті Волинської губернії – 0,35 верстви доріг на квадратну милю [13]. Створення залізничних шляхів призвело до перерозподілу ландшафтів містечок за їх економічним пріоритетом і дозволило сформувавши нові – Жмеринку, Козятин.

На початку ХХ століття мережа залізниць значно розширилась і в 1913 році була 1145 верств (1222,6 км), з них вузькоколіїних – 478 верств (510,4 км) [9]. У Польщі східний кордон Волино-Галичанського району (від м. Могіляни до гирла Збруча) перетинали або підходили до нього сім залізничних ліній, з яких найважливішими були: Львів – Броди – Здолбунів – Могіляни – (Козятин – Київ), Львів – Тернопіль – (Волочеськ – Жмеринка – Київ), Стрий – Тернопіль. Крім цього відгалуження від залізниць доходили до кордону в пунктах: Ланівці (Ямпіль), Гусятин, Скала [2].

Якщо розглянути класифікацію антропогенних ландшафтів за змістом, потрібно відмітити, що частину водних антропогенних ландшафтів можна віднести і до дорожніх (В англійській географічній літературі використовується термін "water way", що у дослівному перекладі означає "водна дорога" або "водний шлях"). Тому що, окрім перевезення вантажів, у річищах та береговій смузі проводились інтенсивні інженерні роботи, направлені на створення ландшафтно-техногенних систем. Пропонується, у залежності від типу господарського та етнокультурного користування, виділити водний підклас дорожніх ландшафтів.

Водний підклас регіону другої половини ХІХ – початку ХХ сторіччя представлений лише Дністром, який у давнину був важливим торговельним шляхом з Греції на захід Європи.

В. Пол зазначає, що ще до Різдва Христового Дністром сплавливали пшеницю до Афин [4]. Через значні площі лісів у долині, багатоводність та часткову судноплавність тут селились греки, влаштовуючи торговельні поселення.

Активне господарське використання річки розпочалося у ХІХ столітті. У 1881 році бессарабським земством міністру шляхів сполучення Росії представлена доповідна записка, в якій доводилось, що конкуренція з Північно-Американськими Штатами, яка все більш посилюється, витісняє місцеву пшеницю з деяких ринків Західної Європи. Це результат небезпеки і дорожнечі провезення хліба по Дністру.

Наприкінці ХІХ сторіччя на Дністрі, уздовж його середньої частини, налічується до 40 причалів, де за час навігації навантажували до 800 пароплавів та 400 плотів [20]. Рікою вивозили дрова, алебастр, кам'яне вугілля (з підколомийських копалень), бакалійні товари (стручкові рослини) тощо. У Могилеві та Ямполі селились євреї, молдавани, вірмени і греки, які розвивали торгівлю винами, бакалійними товарами, шовком, шкірами та сап'яном. У с. Яруга та "...частина єврейського населення, яка не мала своїх виноградників, займалась торгівлею, використовуючи близькість Дністра і пряме сполучення з Одесою й іншими торговельно-промисловими центрами" [15, с. 488]. Торгівля та перевезення рікою хліба та лісу завжди здійснювалось євреями.

Причали річища були виключно природного генезису, без ландшафтно-технічних систем. Найбільші причали були у містечках Жванець, Стара Ушиця, Могилів, Яруга, Кам'янка. Хліб та ліс вантажились у будь-якому пункті річки, розташованому ближче до виробника або перекупника, досить часто поблизу єврейської корчми або кабака. Через специфічну (вузьку) заплаву, берег у повільно затоплювався, що не дозволяло створювати магазини та комори [8].

Пароплаванству по Дністрі дуже перешкождали пороги та значна кількість перепадів (нараховували 131 від р. Збруч нижче за течією) [7]. Нижче м. Ямполь знаходилась суцільна гранітна скеля, відома як "Дністровські" або "Ямпільські" пороги. Вони мали два проходи: один – штучний, завширшки 11 м, поблизу правого берега, другий – природний, завширшки 8 м, поблизу лівого, під назвою "Брама". Останній служив тільки для розвантажування суден. Нижче за течією (за 600 метрів) по обидві сторони від фарватеру знаходилось гранітне пасмо "Черета". Пороги були прохідні

для всіх суден, окрім пароплавів [5]. Південний Буг, у межах регіону, був зовсім не пристосований до пароплавства, бо його перегороджувала значна кількість порогів та перекатів. Не сплавлявся навіть ліс.

Також, дорожні ландшафти можуть виконувати *сакральну функцію*, що виражається у взаємопроникненні релігій та появі точкових сакральних і тафальних ландшафтів, що формують мережу "духовних" ядер етнокультурного ландшафту.

Особливим варіантом сакральних дорожніх ландшафтів є Хресні дороги, які повторюють дорогу Ісуса Христоса на Голгофу. Однією з таких є Хресна дорога, запроєктована у м. Шаргород Вінницької області. Дорогу протяжністю 2 км розпочали з центру містечка від костелу св. Флоріана, далі по вулиці в бік річки Мурафа та пагорбами села Гибалівка. Для цього буде збудовано 14 стоянок-капличок для молитов, міст ангелів та ангельську криницю. Подібні дорожні ландшафти сакрального призначення є у с. Зарваниця Тербовлянського району і в с. Кокошинці Гусятинського району Тернопільської області [6].

Висновки. Дослідження формування дорожніх ландшафтів XV–XVIII сторіч та у другій половині XIX – початку XX ст. дозволяє не тільки проаналізувати їх структуру та функціонування, а й, застосувавши етнокультурно-ландшафтознавчий підхід, отримати цілісну уяву про етапи розвитку дорожніх ландшафтів Поділля, а також виділити позитивні й негативні чинники, які вплинули на структурно-функціональні особливості досліджуваних ландшафтів. Проведений аналіз дозволить у майбутньому вирішувати проблеми раціонального використання й охорони довкілля. На початку XX сторіччя дорожні ландшафти поступово втра-

чають функцію комунікаційних ліній між традиційними та новаційними центрами, переходячи до категорії "класичних" антропогенних ландшафтів.

У XIX – початку XX століть у межах Поділля сформувалась сучасна мережа дорожніх ландшафтів, структура якої залишається без особливих змін і тепер. З просторово-часових особливостей потрібно зазначити: а) для середини XIX сторіччя у структурі переважав шосейний варіант з послідовною зміною та паралельним використанням ґрунтового та гравійно-ґрунтового підваріантів; б) появу шосейного підваріанту бруківки (особливо в Західному Поділлі), де для дорожнього полотна використовувалась тесаний камінь з місцевих каменоломень; наприкінці XIX сторіччя цей підваріант, крім сполучення між селитебними ландшафтами, формувалась в етнокультурних ландшафтах міст та містечок – у Кам'янці-Подільському, Вінниці, Тернополі; в) наприкінці XIX століття, з появою залізничного підкласу ландшафту, шосейний поступово здає свої позиції, переходячи у стан допоміжного; г) беручи до уваги активне використання річища Дністра, пропонується виділити новий підклас дорожніх ландшафтів – водний [4].

Для функціонування дорожніх ландшафтів характерні конвергентні комунікаційні особливості, пов'язані з військовими (Чорний та Кучманський шляхи) та мирними (Коломийський шлях, Вінницький гостинець, дорога велика до Брацлава) міграціями у різних стратах стратах.

Враховавши етнокультурне природокористування, запропоновано виділити водний підклас дорожніх ландшафтів. Зазначено сакральну функцію дорожніх ландшафтів, яка виражається у сприянні формування точкових сакральних і тафальних ландшафтів.

Література:

1. Бердник, О. Альтернативна еволюція / *Олесь Бердник*. – К.: Тріада-А, 2007. – 576 с.
2. Будкевич, С. Польша. Военно-географический и военно-статистический очерк / *С. Будкевич*. – М.: Высший Военный Редакционный Совет, 1924. – С. 156-157.
3. Вінницький гостинець // *Енциклопедія історії України* : Т. 1: А-В / Редкол.: *В. А. Смолій (голова) та ін.*; [НАН України. Інститут історії України]. – К.: Наукова думка, 2003. – С. 567.
4. Воловик, В. М. Дорожні ландшафти Поділля у другій половині XIX – початку XX століть / *В. М. Воловик, О. М. Вальчук* // *Історія української географії. Всеукраїнський науково-теоретичний часопис*. – Тернопіль: Підручники і посібники, 2004. – Випуск 10 (2). – С. 43-47.
5. Воловик, В. М. Етнокультурні особливості господарського використання середньої течії Дністра у XIX – початку XX сторіч / *В. М. Воловик* // *Середнє Придністров'я* / За ред. Г. І. Денисика. – Вінниця: Видавництво "Теза", 2007. – С. 232-236.
6. Воловик, В. М. Етнокультурні ландшафти: регіональні структури і природокористування : [монографія] / *В. М. Воловик*. – Вінниця: ТОВ "Вінницька міська друкарня", 2013. – 464 с.
7. Григорев-Наш. Поділля. Географічно-історичний нарис / *Григорев-Наш*. – Кам'янець-Подільський: Видавництво Подільської губернської народної управи, 1918. – 80 с.
8. Гроссул-Толстой, П. Судходство и торговля на Днестре / *П. Гроссул-Толстой*. – СПб., 1875. – С. 8-9.
9. Денисик, Г. І. Антропогенні ландшафти Правобережної України: монографія / *Г. І. Денисик*. – Вінниця: Арбат, 1998. – 292 с.

10. Денисюк, Г. І. Дорожні ландшафти Поділля : [монографія] / Г. І. Денисюк, О. М. Вальчук. – Вінниця: ПП "Видавництво "Тега", 2005. – 178 с.: іл. – ("Антропогенні ландшафти Поділля").
11. Етимологічний словник української мови: в 7 т. / АН УРСР. Ін-т мовознавства ім. О. О. Потебні; редкол. О. С. Мельничук (головний ред.) та ін. – К.: Наук. думка, 1983. – Т. 2: Д – Коппі / Укл.: Р.В. Болдирев та ін. – 1985. – 571 с.
12. Живописная Россия. Отечество наше в его земельномъ, историческомъ, экономическомъ и бытовомъ значеніи // Подъ общей редакціей П.П. Семенова. – Томъ 5. Малороссія. Подолия, Волянъ. – Ч. 1. – СПб., М.: Изданіе товарищества М. О. Вольфъ, 1897. – 332 с.
13. Золотарев, А. М. Записки статистики России. Т. 1. Теория статистики. Общее обозрение России. Вооруженные силы / А. М. Золотарев. – СПб.: Типо-литография А. Е. Ландау, 1885. – С. 197, 202, 210.
14. Коломийський шлях // Енциклопедія історії України: Т. 4: Ка-Ком / Редкол.: В. А. Смолій (голова) та ін.; [НАН України. Інститут історії України]. – К.: Наукова думка, 2007. – С. 459.
15. Лукин, В. Сто еврейских местечек Украины. Исторический путеводитель / В. Лукин, А. Соколова, Б. Хаймович. – Вып. 2.: Подолия. – СПб.: Издатель А. Гершт, 2000. – 704 с.
16. Мейенъ, В. Обзоръ Россіи въ дорожномъ отношеніи / В. Мейенъ. – М.: Товарищество "Печатня С. П. Яковлева", 1900. – С. II, III, XXVI, 361.
17. Мильков, Ф. Н. Человек и ландшафты / Ф. Н. Мильков. – М.: Мысль, 1973. – 222 с.
18. Рудченко, П. И. Гужевые и водные пути. Сводъ трудовъ местныхъ комитетовъ по 49 губерніямъ Европейской Россіи / П. И. Рудченко. – СПб.: Типография В. Ф. Киршбаума, 1904. – С. 8, 10.
19. Сіцінський, С. Нариси з історії Поділля. Частина 1 / С. Сіцінський. – Вінниця, 1927. – С. 5.
20. Степанів, О. Дністровим шляхом / О. Степанів // Дорога. – 1943. – Ч. 11. – С. 157.
21. Тутковський, П. Нариси з природи України. Вип. 1. Статті та розвідки академіка П. Тутковського / П. Тутковський. – К., 1920. – С. 40.
22. Шилкин, Д. С. Лесное хозяйство. Сводъ трудовъ местныхъ комитетовъ по 49 губерніямъ Европейской Россіи / Д. С. Шилкин. – СПб.: Типография В. Ф. Киршбаума, 1904. – 228 с.
23. Шимонович, І. Галичина. Економічно-статистична розвідка / І. Шимонович. – К.: Державне видавництво України, 1927. – 176 с.
24. Słownik geograficzny krolewstwa polskiego i innych krajow słowiańskich. – Warszawa: Druk "Wiek" Nowy-Świat, 1880-1902. – W 16 tomach.

References:

1. Berdnyk, O. Al'ternatyvna evolucija / Oles' Berdnyk. – K.: Triada-A, 2007. – 576 s.
2. Budkevyc', S. Pol'sha. Voenno-heohrafyčeskyj y voenno-statystyčeskyj očerk / S. Budkevyc'. – M.: Vysšyj Voennyj Redakcyonnyj Sovet, 1924. – S. 156-157.
3. Vinnyč'kyj hostynec' // Encyklopedija istorii Ukraïny: T. 1: A-V / Redkol.: V. A. Smolij (holova) ta in.; [NAN Ukraïny. Instytut istorii Ukraïny]. – K.: Naukova dumka, 2003. – S. 567.
4. Volovyk, V. M. Dorožni landsafty Podillja u druhij polovyni XIX – počatku ChCh stolit' / V. M. Volovyk, O. M. Val'čuk // Istorija ukraïns'koï heohrafii. Vseukraïns'kyj naukovy-teoretyčnyj časopys. – Ternopil': Pidručnyky i posibnyky, 2004. – Vypusk 10 (2). – S. 43-47.
5. Volovyk, V. M. Etnokul'turni osoblyvosti hospodars'koho vykorystannja seredn'oi tečii Dnistra u ChCh – počatku ChCh storič / V. M. Volovyk // Serednje Prydnistrov'ja / Za red. H. I. Denysyka. – Vinnycja: Vydavnyctvo "Teza", 2007. – S. 232-236.
6. Volovyk, V. M. Etnokul'turni landsafty: rehional'ni struktury i pryrodokorystuvannja: [monohrafija] / V. M. Volovyk. – Vinnycja: TOV "Vinnyč'ka mis'ka drukarnja", 2013. – 464 s.
7. Hryhorjev-Naš. Podillja. Heohrafično-istoryčnyj narys / Hryhorjev-Naš. – Kam"janec'-Podil's'kyj: Vydavnyctvo Podil's'koï huberns'koï narodnoï upravly, 1918. – 80 s.
8. Hrossul-Tolstoj, P. Sudochodstvo y torhovlja na Dnestre / P. Hrossul-Tolstoj. – SPb., 1875. – S. 8-9.
9. Denysyk, H. I. Antropohenni landsafty Pravoberežnoï Ukraïny: monohrafija / H. I. Denysyk. – Vinnycja: Arbat, 1998. – 292 s.
10. Denysyk, H. I. Dorožni landsafty Podillja: [monohrafija] / H. I. Denysyk, O. M. Val'čuk. – Vinnycja: PP "Vydavnyctvo "Teza", 2005. – 178 s.: il. – ("Antropohenni landsafty Podillja").
11. Etymolohičnyj slovnyk ukraïns'koï movy: v 7 t. / AN URSSR. In-t movoznavstva im. O. O. Potebni; redkol. O. S. Mel'nyčuk (holovnyj red.) ta in. – K.: Nauk. dumka, 1983. – T. 2: D – Kopci / Ukl.: R. V. Boldyrjev ta in. – 1985. – 571 s.
12. Žyvyopysnaja Rossija. Otečestvo naše v' eho zemel'nom', ystoryčeskom', ekonomyčeskom' y bytovom' značenyi // Pod' obščej redakciej P. P. Semanova. – Tom' 5. Malorossija. Podolija, Volyn'. – Č. 1. – SPb., M.: Yzdanie tovaryščestva M. O. Vol'f', 1897. – 332 s.
13. Zolotarev, A. M. Zapysky statystyky Rossyy. T. 1. Teoryja statystyky. Obščee obozrenye Rossyy. Vooružennye syly / A. M. Zolotarev. – SPb.: Typo-lytohrafyja A. E. Landau, 1885. – S. 197, 202, 210.
14. Kolomyjs'kyj šljach // Encyklopedija istorii Ukraïny: T. 4: Ka-Kom / Redkol.: V. A. Smolij (holova) ta in.; [NAN Ukraïny. Instytut istorii Ukraïny]. – K.: Naukova dumka, 2007. – S. 459.
15. Lukyn, V. Sto evrejskych mesteček Ukrainy. Ystoryčeskyj putevoditel' / V. Lukyn, A. Sokolova, B. Chajmovyč. – Vyp. 2.: Podolyja. – SPb.: Yzdatel' A. Heršt, 2000. – 704 s.
16. Mejenъ, V. Obzor' Rossii v' dorožnom' otnošenii / V. Mejenъ. – M.: Tovaryščestvo "Pečatnja S. P. Jakovleva", 1900. – S. II, III, XXVI, 361.
17. Myl'kov, F. N. Čelovek y landsafty / F. N. Myl'kov. – M.: Mysl', 1973. – 222 s.
18. Rudčenko, P. I. Huževye y vodnye puty. Svod' trudov' mestnyh' komytetov' po 49 hubernijamъ Evropejskoj Rossii / P. I. Rudčenko. – SPb.: Typohrafija V. F. Kyršbauma, 1904. – S. 8, 10.
19. Sicyns'kyj, Je. Narysy z istorii Podillja. Častyna 1 / Je. Sicyns'kyj. – Vinnycja, 1927. – S. 5.
20. Stepaniv, O. Dnistrovym šljachom / O. Stepaniv // Doroha. – 1943. – Č. 11. – S. 157.
21. Tutkovs'kyj, P. Narysy z pryrody Ukraïny. Vyp. 1. Statti ta rozvidky akademika P. Tutkovs'koho / P. Tutkovs'kyj. – K., 1920. – S. 40.

22. *Šylkun, D. S.* Lesnoe chozjajstvo. Svod' trudov' mestnych' komitetov' po 49 hubernijam' Evropejskoj Rossii / *D. S. Šylkun.* – SPb.: Tytografija V. F. Kyršbauma, 1904. – 228 s.
23. *Šymonovyč, I.* Halyčyna. Ekonomično-statystyčna rozvidka / *I. Šymonovyč.* – K. : Deržavne vydavnytstvo Ukrainy, 1927. – 176 s.
24. Słownik geograficzny królestwa polskiego i innych krajów słowiańskich. – Warszawa: Druk "Wiek" Nowy-Świat, 1880-1902. – W 16 tomah.

Резюме:

В. Воловик. ЭТНОКУЛЬТУРНЫЕ ОСОБЕННОСТИ ДОРОЖНЫХ ЛАНДШАФТОВ ПОДОЛЬЯ.

В статье раскрыты конвергентные коммуникационные особенности функционирования дорожных ландшафтов модельного региона, связанные с военными (Черный и Кучманский шляхи) и мирными (Коломыйский шлях, Винницкий гостинец) миграциями в разных стратах этнохронотопа. Исходя из этнокультурного природопользования, предложено выделить водный подкласс дорожных ландшафтов, учитывая использование для мирных и военных этнических миграций. Указана и сакральная функция дорожных ландшафтов, которая выражается в проникновении религий и формировании точечных сакральных и тафальных ландшафтов, которые формируют «духовные» ядра этнокультурного ландшафта. К таким ландшафтам можно отнести Крестный путь, повторяющий дорогу Иисуса Христа на Голгофу.

Исследование формирования дорожных ландшафтов XV–XVIII веков и во второй половине XIX – начале XX века позволяет не только проанализировать их структуру и функционирование, но и, применив этнокультурно-ландшафтоведческий подход, получить целостное представление об этапах развития дорожных ландшафтов Подолья, а также выделить положительные и отрицательные факторы, которые повлияли на структурно-функциональные особенности исследуемых ландшафтов. С XV века формируются дорожные ландшафты радиальной структуры, которые объединяли села и местечка, влияя на темпы инноваций традиционной и инновационной культур (Черный, Кучманский, Коломыйский шляхи). Современная структура дорожных ландшафтов формируется с начала XIX века, что ускорило формирование местечковых и сельских этнокультурных ландшафтов региона.

Проведенный анализ позволит в будущем решить проблемы рационального использования и охраны окружающей среды. В начале XX века дорожные ландшафты постепенно теряют функцию коммуникационных линий между традиционными и инновационными центрами, переходя к категории «классических» антропогенных ландшафтов.

Ключевые слова: этнокультурный ландшафт, сакральный ландшафт, Подолье, дорожный ландшафт, страт.

Summary:

V. Volovyk. ETHNOCULTURAL PECULIARITIES ROAD LANDSCAPES OF PODILLYA.

The article reveals the converged communications features of the functioning model of road landscape in the region associated with the military (Black and Kuchmansky ways) and peaceful (Kolomyysky and Vinnytsia ways) migrations in different strat ethnochronotope. On the basis of ethnocultural environmental management, proposed to allocate water subclass of road landscape, given the use of the military for civilian and ethnic migrations. And contains the sacred function of road landscape, which is expressed in the penetration of religions and the formation of point sacred and taphal landscapes that form the "spiritual" core ethnocultural landscape. These landscapes include way of the Cross, echoing the way of Jesus Christ on Calvary.

Study of the formation of the road landscape XV-XVIII centuries, and in the second half of XIX - early XX century not only analyze their structure and function, but also by applying ethnocultural-landscaping approach, a holistic overview of the stages of development of road landscape Podillya, as well as highlight the positive and negative factors that influenced the structural and functional features of the studied landscapes. Since the XV century, formed road landscapes radial structure, which combined the villages and the small towns, affecting the pace of innovation and innovation of traditional culture (Black, Kuchmansky, Kolomyysky way). The modern structure of road landscape is formed from the beginning of the XIX century, which accelerated the formation of small towns and rural ethnocultural landscapes in region.

The analysis will help in the future to solve the problems of rational use and protection of the environment. In the early twentieth century, road landscapes gradually lose function of communication lines between traditional and innovative centers, passing to the category of "classic" anthropogenic landscapes.

Key words: ethnocultural landscape, sacred landscape, Podillya, road landscape, strat.

Рецензент: проф. Петлін В.М.

Надійшла 23.10.2014р.