

Історичний коридор Віа Регія в Україні

1. Київська Русь

При зображенні дорожніх стосунків в сучасному українському транспортному коридорі Віа Регія час до X ст. спочатку не береться до уваги. Також про наступні століття можна тільки приблизно сказати.

У IX ст. з об'єднання слов'янських та варязьких земель у Східній Європі утворилася велика держава Київська Русь. У 1000 році вона простягалась від околиць сучасного польського міста Пшемисль на заході, до Нижнього Новгороду на сході, від Ладозького озера на півночі до приблизно 100км на південь від Києва. Свого розквіту держава досягла у роки правління великого князя Володимира I („Святого“, біля 960-1016) та його сина Ярослава („Мудрого“, біля 980-1054).

Перші роки правління Володимира у зовнішній політиці стояли під знаком війни проти Польщі, на яку він напав у 981 році. Боротьба з Польщею йшла за так звані Червенські гради, що знаходились на західному березі Західного Буга недалеко від сучасного Любліна та в районі Пшемисля. Ця місцевість була надзвичайно важливою транспортно-політичною територією, через яку пролягав торговий шлях, що прямо зв'язував Київ з Центральною та Західною Європою. На землях Червенської Русі були ринки, які добре відвідувались. Ще ця місцевість була знаменита через великі родовища солі. Володимир ясно уявляв торгівельне та політичне значення Червенських земель.¹

По якому шляху тоді Володимир рухався в Польщу, зараз ми не можемо точно встановити, так само як і шлях, по якому війська польського короля Болеслава Хороброго у 1018 році тимчасово завоювали Київ. Але з цими подіями та зі сторони Києва дивлячись з такими цільовими містами як Пшемисль, Володимир-Волинський та Люблін в той час існували дорожні зв'язки, які і дотепер позначають хід найзначніших східно-західних шляхів в Україні і тим самим є складовою частиною європейського транспортного коридору Віа Регія.² Також обставина, що Володимир перезимував на території Зимненського монастиря недалеко від сучасного Володимира-Волинського вказує на наявність надійних дорожніх зв'язків.

У XI ст. Ярослав Мудрий, з 1019 року Великий князь Київський, повелів укріпити його резиденцію. Були побудовані три брами. З цього можна

¹ Червенська Русь з давніх давен була заселена східними слов'янами. Колись вона належала до Великого Моравського князівства, пізніше її західна частина відійшла до Богемії, а східна до Київської Русі. Коли Святослав I, батько Володимира, воював у Болгарії, володар Польщі Мешко I (922/945 – 992) використував сприятливу нагоду та захопив Червенську Русь. З його військовими кампаніями у 981 році Володимир зміг повернути раніше існуюче становище.

² Назва Віа Регія відображає правові відносини у середньовічній дорожній справі та означає, що дороги були під королівським захистом. Поширене розуміння Віа Регія пов'язане з однойменним відрізком шляху у Центральній Німеччині і супроводжує його продовження у Східну та Західну Європу. При цьому, безсумнівно, йдеться про різні системи доріг, які в різні часи та дуже по-різному переплелися, але які показують ознаки відносно постійних напрямків шляхів, по яким на протязі багатьох століть проходив у головних формах обмін Схід-Захід та з якими пов'язані вирішальні історичні події Європи.

було встановити з яких напрямків йшли дороги до Києва. На південь вели Золоті ворота, на південно-захід Лядські ворота, на захід Єврейські ворота. Золоті ворота були парадним в'їздом до міста. Вони дивились на Візантію і їх назва була пов'язана з однойменними воротами Царгорода (Константинополя).³

Єврейські ворота отримали свою назву через єврейський квартал, який був розташований у цій місцевості. Вони вели у напрямку галицьких солевих родовищ, Червенських градів та столиць Європи. Існування цих воріт посвідчує важливість, яку Ярослав надавав зв'язку та обміну з Західною Європою. Ворота знаходились на сучасній Львівській площі, де і сьогодні в центрі збігаються вулиці з західного напрямку.

Також за часів Київської Русі не тільки військові дії робили необхідним існування стабільних дорожніх сполучень. У період правління Ярослава Київська Русь проводила активну зовнішню політику по відношенню до інших держав. Як член системи держав Європи Русь жваво підтримувала економічні та політичні зв'язки з Центральною та Західною Європою, зокрема з Німеччиною. Важливий торговий шлях з німецької сторони проходив через Регенсбург, Прагу, Краків потім по Віа Регія до Києва і далі на Схід. Київський Великий князь був у політичному союзі з німецькими імператорами Генріхом II та Генріхом III.

У 1040 та 1043 р.р. послы Великого Київського князя відвідали Німеччину. У Госларі вони передали пропозицію Ярослава про династичний зв'язок з імператорською родиною і запропонування німецькому імператору доньки князя Анни в дружини. Однак Генріх III відмовився від пропозиції. Після цього у 1051 році княжна Анна стала дружиною короля Франції Генріха I. Чи вона з Києва до Парижу подорожувала по Віа Регія, правда, не вказано.

З самого початку Київська Русь також підтримувала обширну торгівлю з іншими країнами. Зовнішня торгівля була тісно пов'язана з зовнішньою політикою. Київські Великі князі вміло використовували торгові інтереси інших країн у своїх політичних цілях. Нерідко купці за наказом князя виступали як дипломати та політичні посередники. Аналіз нумізматичних, археологічних та, не в останню чергу, письмових джерел представляє Київську Русь як велику торговельну державу раннього Середньовіччя. Русь була стабільно зв'язана коридором Віа Регія з країнами Центральної та Західної Європи. Різні джерела показують, що тридцять німецьких міст вели торгівлю з Київським князівством.

Спочатку у європейській західно-східній торгівлі створили мережу по всьому європейському континенту такі речі як розкішні ювелірні вироби та коштовні тканини (брокат з Візантії, шовк з Китаю та Японії), раковини каури з Перської затоки та Індійського океану, коштовні вироби зі скла та благородні вина з Південної та Південно-Східної Європи, мед, віск та

³ Особливе значення у системі зовнішніх контактів Київської Русі за часів Ярослава, зрозуміло, здобули зв'язки з Візантією. Володимир перейняв християнство від Візантії. Традиційно існували тісні економічні, соціальні та державні стосунки між Східною Римською імперією та Київською Руссю.

дорогоцінні хутра зі Східної Європи. Згодом ця мережа ущільнювалася, тепер добавились з однієї сторони зброя, така як „франконські мечі“, сукно, дорогоцінні метали, особливо срібло, кольорові метали: мідь, свинець та олово з Заходу та оселедці з Півночі, а з іншої сторони вироби з пеньки, льняне полотно, поташ, залізні навісні замки кубічної та циліндричної форми з мідним покриттям, пряслень з рожевого лупаку-шиферу, глиняні іграшки та брязкальця з Русі. Східноєвропейські вироби дуже збагачували асортимент товарів у Західній Європі. Їхнє виробництво швидко збільшувалось, і, таким чином, вироби з Київської Русі можна було зустріти на всіх європейських ринках.

У містах Русі в цей час торгівля проводилася в особливих крамницях та коморах, які були спеціально для ринків побудовані та обладнані. Ринкові площі були центром міського життя. Тут проголошувалися сповісниками накази державної влади, тут висліджували біженців та злодіїв, знімали данину, виставляли на огляд дітей, які загубилися, та збиралося віче⁴. На ринок прибували на возах також селяни з навколишніх сел. Приїзжі купці та іноземці так само могли тут продавати свої товари. Як правило, це були ринки на Подолі, у так званому „нижньому місті“, де розташовувався річний причал.

Засобами пересування та перевезення для купців були лижі, сани, візки та вози. Одним з примітивних пристроїв було „возило“. „Волокуша“ - примітивне пристосування для перевезення вантажів - дві жердини з прив'язаним вантажем, в які впрягається тяглова тварина, теж застосовувалась на Русі. Інший засіб для перевезення — віз на чотирьох колесах був для руських купців одним з найважливіших засобів транспортування товарів.

Особливе значення у пересуванні та транспорту мали мости поряд з бродами та перевозами. На Русі були як постійні мости складних конструкцій, так і тимчасові, які полегшували пересування через річки, а також через болота та ліси. У „Руській правді“ виразно згадувався „містник“, який серед ремісників займав привілейоване місце.

У „Руській правді“, збірці законів, що виникла за часів Ярослава, були також прийняті подальші положення про торгівлю. Київські князі провели заходи щодо безпеки торгових шляхів та покращання стану доріг. Так, наприклад, торгові каравани супроводжувались та охоронялись воїнами, подібно західноєвропейським конвоям з вершниками.

Наскільки ці положення відповідають приблизно однаковим по часу правовим положенням Священної Римської імперії (пізніше Священна Римська імперія німецької нації), та дороги з Пшемислю та Любліну до Києва можна позначати у правовому розумінні як Via Regia (шлях під королівським захистом), треба ще дослідити.

У другій половині XI та першій половині XII ст. ст. відбулися далекосяжні

⁴ Збори громадян міст київської Русі, орган з правом визначення, інакше - самоврядування.

зміни у суспільному та політичному розвитку Київської Русі. Вони були охарактеризовані початком занепаду та розпаду імперії, а також територіальною фрагментацією раніше єдиної держави. Утворились різні групи князів, які ворожували між собою. Це привело до незлічених чвар та внутрішньої боротьби, в результаті чого Київська Русь була розірвана на безліч частин. Суперечки розтяглися на ціле століття. У процесі розпаду державної єдності імперії місто Київ протягом значного часу був тільки символічно центром Русі, хоча в торгівельно-політичній сфері ще довгий період займав провідне місце.

Однак у XII-XIII ст. ст. колишньої бойової потужності держави вже не було. І тому татаро-монгольським завойовникам Золотої орди хана Батия (Бату-хан) при їхньому другому поході по - тепер південній - Русі, після трьохмісячної облоги 6 грудня 1240 р. вдалося захопити Київ та майже повністю його зруйнувати.

Італійський чернець-францисканець Джованні Да Плано Каргіні за дорученням Папи Інокентія IV встановити з Батием, великим ханом Золотої орди, дипломатичний контакт в його резиденції, у 1246/47 р.р. був транзитом у Києві. Він - прибувши з Праги - їхав з Кракова до Києва по Віа Регії. Зберігся опис цієї довгої подорожі. Про свої враження у зруйнованому Києві він писав: "Після перемоги над цими (маврами) вони (Золота орда) вирушили проти Русі і зробили там велике спустошення, зруйнували міста та замки і вбили людей. Вони обложили Київ, столицю, взяли його після тривалої облоги та повбивали мешканців. Коли ми їхали по цій країні ми бачили на полях розкидані незлічені черепа та кості мертвих людей. Тому, що це було дуже велике та надзвичайно густо населене місто, яке тепер майже повністю зруйноване. Ледве 200 будинків ще там стоять, а людей тримають в тяжкій неволі".

2. Галицько-Волинське князівство

Після Русі у Західній Україні утворилися два князівства близько земель колишньої Червенської Русі з центрами Галич та Володимир. Через часті напади сусідніх степових народів на східну частину Київської Русі багато мешканців у минулому переселились у західну частину імперії, що привело до зростання добробуту в цьому краю. Обидва князівства позначались процвітаючою торгівлею та великим багатством. Наприкінці XII ст. вони стали єдиним князівством (пізніше королівством) Галицько-Волинським. Видатним правителем був Данило Галицький. У 1256 році (перша письмова згадка) на місці сучасного міста Львів він збудував замок, навколо якого швидко виникло поселення, що стало важливим центром східно-західної торгівлі.

Після того, як у XIII ст. монголи зайняли велику частину Східної Європи та примусили платити данину, політичні та економічні стосунки були консолідовані у рамках „Рах Mongolica“ („Монгольський мир“). Велика Монгольська імперія у XIII та XIV ст. ст. з'єднавала Європу з Азією. Відносна політична стабільність, функціонуючі поштові та кур'єрські системи, відкриті торгові шляхи, а також релігійна толерантність

монгольських правителів зробили можливими культурний обмін та торгові зв'язки. Міста Галичини та Волині відігравали важливу роль як перевалочні пункти у східно-західній торгівлі. Добре дорожнє сполучення тих місцевостей особливо притягало представників мобільних діаспорних груп, що займалися торгівлею – євреїв, вірменів, німців та греків – і місто Львів швидко стало центром європейської східно-західної торгівлі. Цьому також сприяло те, що Данило Галицький після зруйнування Києва інтенсивно дбав про відбудову країни, шукав примирення з Польщею та Литвою та отримав королівську корону з рук Папи Римського.

Після того, як останній чоловічий спадкоємець правлячої Галицько-Волинської династії був отруєний своїми боярами у 1340 році та після тривалої боротьби сусідних держав країна за законом правонаступництва була поділена між Королівством Польським та Великим князівством Литовським.

В той час правлячому польському королю Казимиру III Великому вдалося інтегрувати - з допомогою Угорщини - в його державі Галицько-Волинське князівство частково безпосередньо, частково як лен до 1366 року. В той час – простіше кажучи – як західна частина колись незалежного Галицько-Волинського князівства належала до Королівства Польського, належала східна частина до Великого князівства Литовського. Зі збільшенням польської території була пов'язана, між іншим, стабілізація дорожнього сполучення з Кракова, столиці Королівства Польського, на схід. Дороги, які побільшості, вже існували з Кракова через такі міста як Бохня – Тарнув – Дембіца – Жешув – Ланьцут – Пшеворськ – Ярослав – Радимно – Пшемисль – Городок (Городок Ягеллонський) – Львів – Броди – Радивилів – Дубно – Острог – Корець – Звягель (Новоград-Волинський) – Житомир до Києва (Київ, з 1471 року до призначення до Росії у 1667 році, головне місто польського Київського воєводства) були розбудовані і дуже скоро стали відігравати важливу роль. Більшість міст за часів Казимира III отримало Магдебурзьке право, що зміцнило права та свободу міст і особливо сприяло зовнішній торгівлі. Була також впроваджена митна та податкова політика, що привело до тривалого економічного підйому. У багатьох містах, які сьогодні знаходяться у південнопольському та українському транспортному коридорі Via Regia, проводилися міжнародні ярмарки, оселились іноземні ремісники та торговці, які зробили зв'язки з Західною Європою, особливо з німецькими землями, більш глибокими та стабільними.

Через політичне об'єднання Королівства Польського з Великим князівством Литовським у Річ Посполиту в рамках Люблінської унії у 1569 році територія здобула на 200 років державної єдності, що фактично через „персональну унію“⁵ вже існувало, але після цього, між іншим, привело до того, що майже половина торгового шляху Via Regia від сучасного бельгійського узбережжя Атлантики до Києва проходила через польсько-литовську Річ Посполиту, яка на той час була найбільшою за площею країною Європи.

⁵ З 1385 року Великий князь Литовський був одночасно королем Польщі.

В цей час дороги далекого сполучення мали велике значення. Між міськими центрами монастирі були важливими станціями. Вони мали найвище економічне, громадське, культурне та місцеве політичне значення у інфраструктурі країни.

Європейські дороги далекого сполучення у Центральній та Східній Європі в цей час були переважно не укріпленими. На сході Річі Посполитої кожний мешканець населених пунктів, які знаходилися на шляху, відповідав за стан одного відрізка дороги. Винятком були деякі чоловіки, що мали коней – вони мусили замість цього служити посильними між монастирями та селами. Наприклад, у наказі князя Любомирського⁶ 1699 року в Дубно було сказано: коли і скільки кожний мешканець мав право зрубати дерев для ремонту своєї ділянки дороги.

В першу чергу збирали дорожнє мито, як дуже добре джерело доходу для князівської казни, а також для фінансування робіт по ремонту та утриманню доріг. Мито рахувалось з числа тяглової худоби, людей та кількості товару і його можна було сплатити грошами чи сіллю. Тільки за королівським наказом можна було уникнути податків та мита.

Важливими подіями в історії транспортного коридору Віа Регія в Україні стали повстання Хмельницького (1648 – 1657), російсько-польська війна (1654 – 1667) та Північна війна (1700 – 1721). Вже в наслідку російсько-польської війни землі Річі Посполитої на схід від Дніпра, а також місто Київ відійшли до Росії. В результаті Великої Північної війни Росія та Прусія перетворилися у великі держави, що одночасно було пов'язано з занепадом польсько-литовської Річі Посполитої, яка попала під вплив Росії та з 1768 року фактично стала російським протекторатом і в майбутньому відіграла тільки незначну роль.

Спроба польської шляхти за допомогою Барської конфедерації (1768 р.) ініціювати антиросійський рух привела до конфліктів усередині польської державної системи і, нарешті, дала у 1772 році сусіднім великим державам Росії, Прусії та Австрії привід, як „захід“ до „умиротворення“ Польщі, за Петербурзьким договором анексувати чверть польської державної території. При цьому Австрія забезпечила собі галицькі землі з частиною Малопольщі, а також Рутенію з центром у місті Львів (Лемберг). У другому поділі Польщі (1793 р.) Австрія не приймала участі, однак Росія анексувала – якщо зоставатися у коридорі Віа Регія- польські землі південної Волині, так що відтепер між Бородами та Радзивилівим (Радивилівим) виник державний кордон між Австрією та Росією.

З третім поділом Польщі (1795 р.) польська держава розпалася і, як проголосили у 1797 році держави-учасниці поділу, припинила своє існування. Росія пересунулась далі на захід та зайняла всі території на схід від Бугу та Мемелю (Німану), а також Курляндію та Литву. Габсбурзька сфера влади розширилася на північ до важливих міст Люблін,

⁶ Дубно було з 1674 року у володінні князів Любомирських.

Радом, Сандомір та особливо Краків. Прусія отримала решту земель на захід від Бугу та Мемелю (Німану) з Варшавою, які потім стали частиною нової провінції „Нової Східної Прусії“, а землі на захід від Кракова - „Новою Сілезією“. Створена у 1804 році „Австрійська імперія“ перетворила свої через поділ Польщі здобуті землі на королівство Галичини та Володимирії⁷, щоб як австрійська коронна земля воно стало невід'ємною частиною нової Австрійської імперії.

Таким чином Україна була до 1918 року частково австрійською, частково російською.

3. Український коридор Via Regia після поділів Польщі

Перш за все зміни у співвідношенні сил влади та власності привели до великої необхідності у нових географічних картах. Треба було показати нові проходження кордонів та створити нові адміністративні одиниці. Для подорожуючих треба було показати дорожні сполучення у нових територіях.

Російський цар Павло I невдовзі після його вступу на престол (1796 р.) встановив, що воєнно-топографічні карти імперії були недостатні та застарілі. Ще в рік його приходу до влади всі карти Генерального штабу були передані генералу Г. Г. Кушелеву, який за дорученням царя створив креслярську Його Імператорської Величності. Її завданням були розробка, друк нових топографічних карт та завідування. Одним з перших атласів, який випустив цей заклад, був кишеньковий атлас поштових доріг від 1808 року, в якому були представлені на 35 картах 54 губернії та адміністративних округів Російської імперії.

Київ на той час був столицею однойменної російської губернії і його значення безперервно зростало. Карта з 1808 року на сторінці 19 („Карта міст Гродна, Білостока та провінцій території Волині“) показує важливу поштову дорогу з Києва через Житомир – Новоград-Волинський⁸ - Корець – Острог – Дубно – Луцьк, звідси далі або через Володимир-Волинський, що на той час знаходився на кордоні з Варшавським герцогством, утвореним Наполеоном у 1807 році, або через Ковель на Брест-Литовськ⁹ (сьогодні Білорусь), також на кордоні Російської імперії з Варшавським герцогством, Друга поштова дорога розгалужувалась з Острогу через Кременець на Радзивилів (Радивилів), де біля Бродів проходила через кордон з Австрією.

Також і в цих викладах підтверджуються з давніх-давен існуючі східно-західні шляхи в українському коридорі Via Regia.

Карта Волині з 1820 року показує по суті такі самі напрямки шляху, якщо тут дорога також йде на Радзивилів (Радивилів) / Броди не через

⁷ „Королівство Галичини та Володимирії з великим князівством Краківським і князівствами Освенцима і Загору“.

⁸ З 1795 року місто Звягель належало до Російської імперії і було перейменовано на Новоград-Волинський.

⁹ „литовський Брест“.

Кам'янець, а через Дубно.

Дубно – одне з найстаріших міст в регіоні, ранньому розвитку якого сприяло його розташування на перехресті багатьох торгових шляхів¹⁰. Вже у 1507 році Дубно отримало від польського короля Сигізмунда Магдебурзьке право і тому могло проводити щотижневі ринки та ярмарки. Торгівля та зв'язок зі світом були визначальними для розвитку міста. За князів Острозьких багато ремісників різних віросповідань прийшли до Дубна для відбудови міста. Їх віросповідання були не важливими – цінувалося їх уміння. Таким чином Дубно швидко стало одним з найбільших культурних центрів Волині.

Крім того замок в Дубно через своє розташування став „фортецею Волині“. Оточений річкою Іквою і з міцним укріпленням замок зміг захистити регіон від руйнівних нападів ворогів. Ані кримські татари (1577 р.), ані козаки з Богданом Хмельницьким (1648 р.), ані турки (1676 р.) не змогли оволодіти замком при їх нападі на Дубно.

У другій половині XVII ст. Дубно дуже швидко зросло наперед всього тому, що договори про проведення ярмарків у 1774 році перейшли зі Львова¹¹ у Дубно. До 30.000 людей приймали участь у кожному з цих ярмарків – князі Любомирські надавали половину свого замку для відвідувачів і сприяли торгівлі, розвагам та забавам. У дні ярмарків, як тільки сонце заходило, ділове місто перетворювалось на сцену, де проводилися бали, концерти та театральні вистави. Після другого поділу Польщі (1793 р.) Дубно стало належати до Росії. Місто було позбавлено ярмаркових привілеїв і у XIX ст. згубило міжрегіональне значення, яке мало на протязі століть.

У австрійській частині України столицею королівства Галичини та Володимирії став Лемберг (Львів) і таким чином суспільне життя у всіх галузях в ньому бурхливо розвинулося. Важливого значення за австрійських часів набуло також розташоване далі на схід прикордонне місто Броди як місто вільної торгівлі. Після першого поділу Польщі у 1772 році Броди стали прикордонним містом. Таке положення привело до різкого падіння торгівлі, після чого імператор Йосип II у 1779 році надав місту привілеї вільної торгівлі. Цей статус, дуже рідкий на суші, позначав, що Броди у митній справі були нарівні зарубіжних країн. Торгівлю з Польщею та Росією можна було вести без мита, а торгівля з габсбурзькими землями обкладалася митом за загальним тарифом.

Бажане Віднем пожвавлення зовнішньої торгівлі було у цілому досягнуто: Броди стали важливим центром товарообміну на австрійському східному кордоні. На знаменитих ярмарках торгували конями, хутрами, вовною, шовком, чаєм, цукром, прянощами, коралами, коштовними каміннями. Зарубіжні купці відкривали контори. Економічний бум можна було побачити у новозбудованих палацах купців та банкірів. У 1820 році у Бродах були 163 великих торгових підприємств, 36 обмінників грошей та

¹⁰ У Дубно зустрічалися чотири головні торгові шляхи: з Луцька, з Бродів / Львова, з Тернополя та з Києва. Сьогодні їх проходження у місті не можна точно дослідити.

¹¹ Лемберг (Львів) після першого поділу Польщі (1772

9 банків.

Звичайно за довгий час рівень торгівлі значно змінився, і до половини XIX ст. Броди по обсягу товарообігу стояли вже на другому місці після Лемберга (Львова). У 1879 році привілеї були ліквідовані. Відтоді прискорилося вже тривале падіння : „занепасти як в Бродах“ стало у 1880-х роках в Галичині часто уживаним висловлюванням про безнадійну ситуацію, коли занесло у безнадійне місце. Купецькі контори зачинялись і чисельність населення скоротилася з 1826 до 1921 р.р. на 7.000 мешканців і доходила ледве до 11.000. Місто Броди опустилося до містечка контрабандистів та злодіїв на околиці „старої Європи“.

Як проходила дорога з Бродів до Лемберга (Львова) до часів залізниці тяжко встановити. Карти з початку XIX ст. дають недостатньо інформації, щоб детально дослідити напрямки доріг. В той час, як у 1869 році збудували залізницю з Лемберга через Красне до Бродів, колія повинна була – принаймні частина її – прокладена по старій проїзній дорозі, через що вона зникла. Російський дорожний атлас з 1910 року показує тільки один шлях з Бродів через Золочів та Винники до Львова.

На протязі XIX ст. в рамках політичного та економічного розвитку змінилися також напрямки доріг в українському коридорі Via Regia. Особливе значення мала розбудова шосе з Києва до Брест-Литовська. З 1831 року „Конгресова Польща“¹² фактично була приєднана до Російської імперії. З цього з'явилась необхідність у швидких та відновлених дорожніх сполученнях з центру країни до нових провінцій, поки що названих „віцекоролівством“. При цьому використовувався старий шлях з Києва через Житомир – Новоград-Волинський – Корець. З 1820 року напрямок шляху східно-західного сполучення між Дубно та Острогом змінився на декілька кілометрів. Головний шлях між Києвом та Заходом поки і далі пролягав на південь від Рівного. Ще Шевченко подорожував по цьому шляху, але ніколи не зупинявся у Рівному.

Лише з розбудовою дороги на Брест-Литовськ дорожнє східно-західне сполучення між Варковичами на заході та Гощею на сході стало проходити через Рівне. Для цього були дві головні підстави: швидкий економічний розвиток міста та коротше сполучення у напрямку Луцьк – Ковель – Брест-Литовськ.

Поряд з цими практичними економічними міркуваннями також політичне становище впливало на будову доріг, тому що різні володарі мали їх пріоритети розвитку різних міст. В той час, коли польські магнати хотіли і далі розвивати їхню стару резиденцію Дубно, росіяни спрямовували погляд на Рівне через те, що місто знаходилося набагато ближче до Житомира, який в ті часи був столицею Волині.

¹² Варшавське герцогство на Віденському конгресі (1814/15 р.р.) було розпущене і замінене на „Царство Польське“ (конгресову Польщу). Російський цар був одночасно і королем Польщі. Фактично вся влада відтепер належала Росії, обіцяна автономія польських органів влади була ігнорована. У 1867 році „конгресова Польща“ була повністю інтегрована у царську державу як „Привісленський край“.

Крім того для Росії дорожнє сполучення до розширених на захід імперських територій після поділу Польщі та до російського півдня було надзвичайно важливим. Розташування Рівного як станції на шляху з Києва до Варшави було найбільше придатним. Так в середині XIX ст. Рівне стало вузлом двох важливих шляхів. Дорога з Києва через Рівне – Луцьк – Ковель – Брест-Литовськ вела далі прямо у нинішню столицю російської провінції Варшаву. Згідно з цим значенням дорога з Києва на Брест-Литовськ у 40-ві роки XIX ст. була частково випрямлена, укріплена, оснащена кам'яними мостами через річки та створеними згідно плану поштовими станціями і отримала у населених пунктах, які лежали на новому шосе, назву „Брест-Литовське шосе“.

Стара дорога через Острог – Дубно ще якийсь час існувала, але помалу втратила свою важливість. Хто подорожував зі сходу у напрямку Броди – Лемберг (Львів) також їхав тепер через Рівне. У Дубно вже не проводилися ярмарки, Броди у 1879 році позбавились привілей вільної торгівлі, а Лемберг (Львів) став ворожою іноземною державою. Колишнє значення шляху з Києва через Львів – Краків до Західної Європи було втрачено. Острог, колись важлива транзитна станція, наприкінці XIX ст. вже зовсім був не з'єднаний з залізницею.

Там, де століттями клопотали проте, щоб своє місто, свій край по можливості широко з'єднати з Європою та світом, щоб через це підвищити свій авторитет і свій добробут, тепер будували фортеці та прикордонні споруди. У південному відрізку Віа Регія на початку XX ст. стояли навпроти австрійська фортеця Пшемисль (після Вердену другі за величиною фортечні споруди у Європі) та російська фортеця Тараканів (біля Дубна). На східному фронті Першої світової війни воювали ворожі армії Німецької імперії та Австро-угорської імперії проти Росії на польській та українській землі. Наприкінці цієї війни „стара Європа“ та з нею вісь сполучення, історична Віа Регія, лежали у руїнах.

Українська Віа Регія у XX ст. - це вже інша глава.

Напрямок історичної Віа Регія в Україні зображений у геоінформаційній системі >Geoinformationssystem. Картографічна база:

1. російські поштові дороги приблизно 1810 р.
2. карта шляхів Волині з 1820 р.
3. російський атлас доріг з 1910 р.
4. австро-угорська воєнна карта з 1910 р.

*За редакцією: д-ра Юргена Фішера
Переклад: Єлена Вайнгартен*