

В. В. Шевченко

кандидат історичних наук, старший науковий співробітник,
відділ історії України ХІХ — початку ХХ ст.,
Інститут історії України НАН України
(м. Київ, Україна), shev_valy@ukr.net

ВУЛИЧНИЙ ПРОСТІР МІСТ УКРАЇНСЬКИХ ГУБЕРНІЙ У КОНТЕКСТІ МОДЕРНІЗАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ ДРУГОЇ ПОЛОВИНИ ХІХ — ПОЧАТКУ ХХ ст.

Однією з важливих складових розвитку міста, що визначає якість життя у ньому, є благоустрій території, зокрема вулично-дорожньої мережі. В українських губерніях Російської імперії модернізаційні процеси у цій сфері розпочалися в першій половині ХІХ ст. із запровадження планування та цілеспрямованого улаштування твердого покриття. Однак у дореформений період місцева влада фактично не переймалася впорядкуванням вулиць. Причини такої ситуації полягали у відсутності у законодавстві відповідних норм, нестачі коштів, невмінні та небажанні очільників міст вирішувати подібні проблеми. Тому повсюдно міські дороги майже нічим не відрізнялися від сільських.

Помітні зміни почали відбуватися після набуття чинності Міським положенням 1870 р., в якому благоустрій було визначено основним завданням діяльності громадських управлінь. Для забезпечення його практичного втілення міські думи шукали як різні джерела фінансування (цільові збори з населення, випуск облігацій, кредит, запасні капітали, понадкошторисні прибутки міських банків, благодійні внески), так і ефективніші матеріали (асфальт, бетон) та нові технології (гудронування).

Незважаючи на те, що на початку ХХ ст. вуличний простір переважної частини міських поселень залишався маловпорядкованим, зрушення, хоч і дуже повільно, але відбувалися. Для містян же сам факт наявності кам'яних мостових і тротуарів, навіть попри створюваний їздою по них шум, уособлював добробут, краще життя та був предметом гордості.

Ключові слова: модернізація, місто, самоврядування, вуличний простір, замоцнення, бруківка, тротуар.

V. V. Shevchenko

Candidate of Historical Sciences (Ph.D. in History),
Senior Research Fellow, Department of the History of Ukraine XIX –
early XX century, Institute of History of Ukraine NAS of Ukraine
(Kyiv, Ukraine), shev_valy@ukr.net

STREET SPACE OF CITIES OF UKRAINIAN PROVINCES IN THE CONTEXT OF MODERNIZATION PROCESSES OF THE SECOND HALF OF XIX — EARLY XX CENTURY

Abstract

Urban land improvement, including the road repair, is one of the important components of the city's development, which determine the quality of life in it. In the Ukrainian provinces of the Russian Empire, modernization processes in this area began with the introduction of purposeful planning and laid down durable road surface in the first half of the nineteenth century. However, in the pre-reform period, local authorities did not care urban streets construction and repair. The lack of relevant legislation, lack of funds, inability and unwillingness of city leaders to address similar problems were the reasons for this situation. So everywhere, the urban roads almost did not differ from the rural.

Some changes took place after came into effect of the City Regulations of 1870. Urban land improvement was the key task of the activities of municipal government. The City Dumas were looking for various financing sources (earmarked fees from the population, issue of bonds, loans, reserve capitals, excessive city banks' profits, charitable contributions), as well as more efficient materials (asphalt, concrete) and new technologies (bitumen spraying) to ensure its practical implementation.

In the early twentieth century, the street space of the overwhelming part of the urban settlements remained improvement insufficiently. Nevertheless, changes occurred, albeit very slowly. The presence of paved road and sidewalks, even in spite of their noise, embodied welfare, better life and was a subject of pride for the town dwellers.

Keywords: *modernization, town, city, self-government, street space, paving, cobblestone road, sidewalk.*

Розвиток суспільства на початку ХХІ ст. ознаменувався глобальною урбанізацією, котра охопила й Україну та дедалі поглиблюється. З 2007 р. більшість населення світу проживає в містах, де концентруються основні економічні, політичні та соціальні функції. Сучасна урбанізація динамічна і характеризується появою нових форм організації життя. Постійний приріст міського населення ставить на порядок денний вирішення низки проблем, зокрема пов'язаних зі створенням комфортного і привабливого для проживання простору, котрий би сприяв не тільки ефективній трудовій діяльності людини, а й її відпочинку та відновленню ресурсів.

Подібні процеси відбувалися в українських губерніях Російської імперії в період становлення індустріального суспільства, коли внаслідок промислової революції та ліберальних реформ сталися важливі трансформації у життєдіяльності міських поселень. Тоді також формувалося кардинально інакше середовище, орієнтоване на забезпечення умов, сприятливих для повсякденного життя містян: зручних і безпечних шляхів сполучення, зовнішнього освітлення, громадського транспорту, інженерних мереж (водогін, каналізація), засобів зв'язку (пошта, телеграф, телефон) тощо.

Питання облаштування вуличного простору міських поселень України в XIX — на початку XX не є новим для сучасної вітчизняної історіографії. Частково його розглядали в контексті вивчення регіональних особливостей урбанізації¹, історії окремих міст², функціонування органів самоврядування³. Проте метою нашої розвідки є формування комплексного уявлення про стан благоустрою проїжджих та пішохідних частин доріг, як-от їх брукування, що поряд з освітленням стало одним із ключових заходів модернізації міського середовища.

На українських теренах замощування міських шляхів було започатковано ще за часів Русі, де практикували настили з деревини. Зокрема такий спосіб упорядкування вуличного простору став традиційним для Києва і зберігався впродовж багатьох століть⁴. Однак свідченням модернізаційних

¹ Чорний Д. М. По лівий бік Дніпра: проблеми модернізації міст України (кінець XIX — початок XX ст.). — Харків: [б.в.], 2007; Константинова В. М. Урбанізація: південноукраїнський вимір (1861–1904 роки) = Urbanization: Southern Ukrainian Measuring (1861–1904 years). — Запоріжжя: АА Тандем, 2010; Прищепина О. П. Міста Волині у другій половині XIX — на початку XX ст. — Рівне: ПП ДМ, 2010; Єсюнін С. М. Міста Подільської губернії у другій половині XIX — на початку XX ст. — Хмельницький: ФОП Мельник А. А., 2015 та ін.

² Портнова Т. Міське середовище і модернізація: Катеринослав середини XIX — початку XX ст. — Дніпропетровськ: Інновація, 2008; Леп'явко С. Чернігів. Історія міста. Науково-популярне видання. — К., 2012; Остряк А., Аскерова Л. Чернігів у XIX — на початку XX ст.: формування міського середовища // Краєзнавство. — 2012. — № 3. — С. 5–19; Слюдікова Т. Забудова і благоустрій м. Києва в XIX–XX ст. (за документами київських держархівів) // Архіви України. — 2009. — № 3/4. — С. 47–65; Самойлов Ф. О., Скрипник М. О., Яреценко О. Т. Одеса на зламі століть (кінець XIX — початок XX ст.: Історико-краєзнавчий нарис). — Одеса: Маяк, 1998 та ін.

³ Шара Л. Комунальне господарство Чернігова: з історії розвитку // Сіверянський літопис. — 2008. — № 2. — С. 45–54; Її ж. Господарська діяльність чернігівського самоврядування у пореформену добу // Проблеми історії України XIX — початку XX ст. — К., 2011. — Вип. 18. — С. 172–179; Глизь Ю. І. Київська міська дума: структура, склад гласних, діяльність (1871–1914 рр.): автореф. дис. ... канд. іст. наук. — К., 2016; Черемісін О. В. Міське самоврядування на Півдні України в 1785–1917 рр. — Херсон: “Олді-плюс”, 2017 та ін.

⁴ У Києві замощувати вулиці деревиною заборонили після великої пожежі 1811 р., яка тривала три дні. Швидкому поширенню вогню сприяли не тільки суха, вітряна

процесів прийнято вважати планомірне, цілеспрямоване улаштування твердого покриття доріг із міцнішого і довговічнішого, ніж дерево, матеріалу.

У Російській імперії мостити вулиці каменем розпочали у XVIII ст. Це стосувалося лише Москви і Петербурга, для яких розробили спеціальні правила, закріплені іменними указами та розпорядженнями 1705 і 1710 рр.⁵ Для всіх інших міст загальні вимоги до благоустрою вулиць було запроваджено через сто років. Згідно з указом “Про осушування та замощування вулиць” від 14 березня 1805 р., найкращим способом їх упорядкування вважалося брукування. Однак у багатьох населених пунктах не вистачало необхідного для цього матеріалу — каменю. Тому було представлено різні варіанти влаштування вуличного покриття. Залежно від місцевості та наявності сировини виділяли три категорії міст: 1) де є хрящ — грубозернистий пісок, що утворився з уламків твердих гірських порід; 2) де є ліс; 3) де немає ні каменю, ні лісу. Для кожної з цих груп надавали рекомендації з кресленнями та досить детальними описами порядку проведення робіт.

Зокрема осушування вулиць скрізь мало починатись із викопування з обох боків каналів для відведення поверхневих стічних вод (дощових і снігових). З метою збільшення строку експлуатації пропонувалося вистилати їх схили каменем, дерев'яними дошками чи тином із лози або хмизу. Після того потрібно було вирівняти й опорядити проїжджу частину. У містах першої категорії це мало відбуватися за такою схемою. Спочатку слід було низини і баговиння закласти впоперек дороги фашинами⁶ та засипати сухою землею, піском або хрящем. Далі всю вулицю вирівняти дугою до каналів шаром дрібного піску завтовшки 3–4 дюйма⁷, а зверху — кілька разів хрящем і знову піском, щоб висота цього покриття становила від 5 до 7 дюймів (рис. 1).

Таким же способом мали замощувати вулиці у містах двох інших груп. Але в місцевостях із чорноземними або глинистими ґрунтами, за недостатці піску, для дорожнього покриття використовувати поверх фашин подрібнену цеглу, будівельне сміття, попіл, а по можливості — пласкі шматки каменю, розривнюючи зверху щебенем та піском (рис. 2). А в регіонах, де не було ні деревини, ні каменю, послуговуватися всіма доступними матеріалами,

погода, а й дерев'яні мостові. Полум'я знищило понад 2 тис. будинків, магістрат, 12 церков, 3 монастиря (Див.: *Макаров А. Н.* Малая энциклопедия киевской старины. — 2-е изд. — К.: Довіра, 2005. — С. 368–369).

⁵ Полное собрание законов Российской империи (ПСЗ РИ). — Собр. 1. — Т. 4. — № 2052. — С. 307–308; *Луттов С. П.* История строительства Петербурга в первой четверти XVIII века. — Москва–Ленинград: Изд-во Академии наук СССР, 1957. — С. 115.

⁶ Фашина — в'язка хмизу, лози, очерету циліндричної форми для укріплення насипів, гребель, доріг тощо.

⁷ Дюйм — міра довжини в англійській, а також російській (до 1918 р.) системах мір; 1 дюйм = 1/28 аршина = 1/12 фута = 2,54 см.

зокрема вербовим гіллям, сміттям, цеглою, дрібним каменем та річковим піском (рис. 3)⁸.

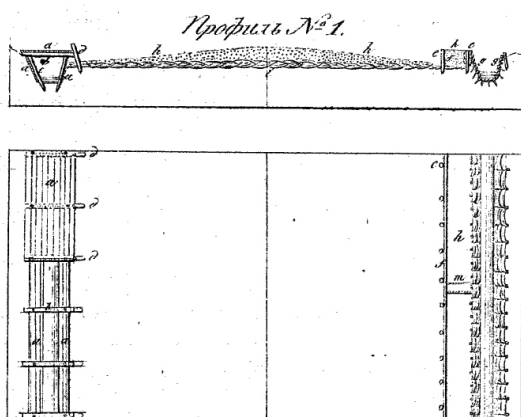


Рис. 1

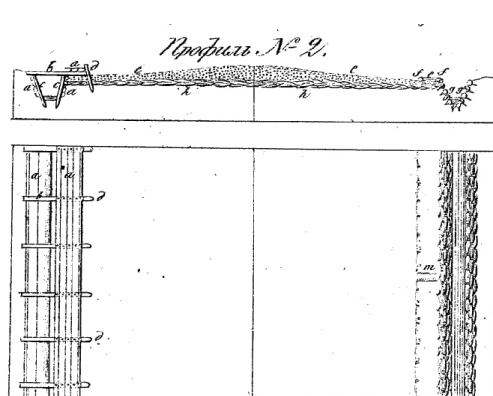
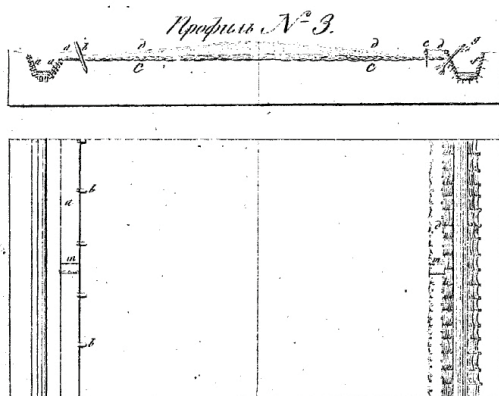


Рис. 2

Рис. 3⁹

Пізніше ці положення закріпили в Будівельному статуті. Проте після міської реформи 1870 р. відповідні норми було вилучено звітди, оскільки вирішення всіх питань, пов'язаних з улаштуванням та утримуванням у належному стані вулиць, площ і тротуарів, переходило у відання громадських управлінь. З цією метою вони мали право видавати обов'язкові для всіх мешканців постанови. До їх оприлюднення органи міської влади повинні були керуватися затвердженими Сенатом тимчасовими правилами від

⁸ ПСЗ РИ. — Собр. 1. — Т. 40. — № 21660а. — С. 36–39.

⁹ Там же. — Чертежи и рисунки к собранию. — К № 21660а. — С. 49.

25 квітня 1871 р.¹⁰ У поселеннях, де Міське положення не було запроваджено, благоустроєм продовжувала завідувати поліція, а відповідні інструкції мав надавати міністр внутрішніх справ.

У дореформений період міська влада фактично не переймалася облаштуванням вулиць. Серед причин могли бути, по-перше, відсутність у законодавстві норм, котрі б чітко закріплювали за ними цю функцію як обов'язкову. По-друге, нестача коштів. І врешті — невміння та небажання самих очільників міст займатися вирішенням подібних проблем. За усталеною традицією, основний тягар щодо улаштування й утримування в належному стані мостових і тротуарів несли домовласники, переважно як натуральну повинність. Інколи її замінювали спеціальним грошовим збором, наприклад, чверть відсотка вартості нерухомого майна, як у Харкові¹¹. Однак ремонтувати вулиці змушували все ж таки самих містян. Аби хоч якось виконати ці вимоги, ті використовували всі доступні матеріали: робили фашини, клали дерев'яні пластини, замощували вибоїни цеглою, сміттям, щебенем, змішаним із гноєм тощо. Але такі заходи були малоефективними. Тому повсюдно міські дороги майже нічим не відрізнялися від сільських, перетворюючись навесні, восени та в негоду на суцільне болото. У суху, жарку погоду ґрунтове чи піщане покриття, навпаки, утворювало товстий шар пилу, який, укупі зі смородом, дошкуляв як містянам, так і приїжджим. Яскравим свідченням може слугувати опис Одеси, зафіксований у віршованому романі О. Пушкіна “Євгеній Онегін”, котрий проживав там певний період:

А где бишь мой рассказ несвязной!
В Одессе пыльной, я сказал.
Я б мог сказать: в Одессе грязной —
И тут бы, право, не солгал.
В году недель пять–шесть Одесса,
По воле бурного Зевеса,
Потоплена, запружена,
В густой грязи погружена.
Все дома на аршин загрязнут,
Лишь на ходулях пешеход
По улице дерзает вброд;
Кареты, люди тонут, вязнут,
И в дрожках вол, рога склона,
Сменяет хилого коня¹².

¹⁰ Тимчасові правила фактично дублювали норми Будівельного статуту 1857 р.

¹¹ Багалеї Д. І., Миллер Д. П. История города Харькова за 250 лет его существования (с 1655-го по 1905-й год). В 2-х т. Т. 2: XIX — начало XX в. — Репринт. изд. — Харьков, 2004. — С. 403.

¹² Сочинения Александра Пушкина. В 11 т. — Т. 1: “Евгений Онегин”; “Борис Годунов”; Драматические сцены. — СПб., 1838. — С. 244.

Утім траплялися випадки, коли для деяких підприємливих мешканців такі непорядковані вулиці ставали джерелом заробітку. За певну платню вони надавали послуги з перенесення людей і багажу через багністі місця¹³.

Спроби виправити ситуацію було здійснено лише в поодиноких містах. Так, у Києві перші дороги з твердим покриттям з'явилися тільки у 1830-х рр., адже поблизу міста не видобували придатний для брукування камінь. На середину XIX ст. завезеним із Мінської губернії буличником уже було заможено 4 площі з 11 та 30 вулиць із 80 (37,5%)¹⁴. У Харкові для виконання відповідних робіт із благоустрою використовували арештантів, працю котрих оплачували, а також утримували за бюджетні кошти спеціальний “парк” тяглової сили — волів. Завдяки цьому в 1830–1850-х рр. у місті було забруковано окремі центральні вулиці та дві площі. Правда заможували лише вузьку смугу посередині проїжджої частини, залишаючи обабіч ґрунтовку, що зводило нанівець усі зусилля, оскільки згодом нове дорожнє покриття майже нічим не відрізнялося від старого¹⁵. Проте для мешканців вже ці заходи з облаштування міста, разом із деякими іншими поліпшеннями, були предметом гордості. За спогадами очевидців, тогочасний Харків “зовсім змінився і став одним із кращих губернських міст”¹⁶. У 1820-х рр. приступили до упорядкування вулиць в Одесі, віддавши перевагу шосе з місцевого чи привізного щебеню. Хоча для цього виділяли значні кошти, результат був негативним. Розглядали і можливість брукування (навіть імпортом каменем), але спромоглися облаштувати лише кілька спусків та головних вулиць¹⁷. Наявністю твердого покриття вирізнялися Єлисаветград і Кам'янець-Подільський¹⁸.

Певна активізація зусиль місцевої влади щодо поліпшення стану шляхів сполучення спостерігалася у 1860-х рр. У багатьох міських поселеннях було створено комісії/комітети, які зайнялися розробленням чи розглядом запропонованих проектів нівелювання й заможування вулиць та площ. На жаль, майже всі ці починання з різних причин зазнали краху.

Видимі зрушення почали відбуватися після набуття чинності Міським положенням 1870 р. Новообрані думи, основним завданням яких було

¹³ *Шара Л.* Комунальне господарство Чернігова: з історії розвитку. — С. 50.

¹⁴ Статистическое описание Киевской губернии / Изданное Иваном Фундуклеем. — Ч. 1. — СПб., 1852. — С. 332–333.

¹⁵ Практика заможування тільки центральної частини проїжджої частини вулиці була досить поширеною, і в деяких міських поселеннях збереглася ще й на початку XX ст.

¹⁶ Див.: *Багалея Д. И., Миллер Д. П.* Указ. соч. — Т. 2. — С. 379, 446.

¹⁷ Дет. див.: *Одесса, 1794–1894.* — Одесса: Типография А. Шульце, 1895. — С. 244–247.

¹⁸ *Пацутин А. Н.* Исторический очерк г. Елисаветграда. — Елисаветград: Лито-типография бр. Шполянских, 1897. — С. 100–101; *Єсюнін С. М.* Вказ. праця. — С. 196.

визначено благоустрій, розглядаючи поточні справи, дедалі більше уваги приділяли плановому брукуванню вулиць й облаштуванню тротуарів для пішоходів. Але і їм доводилося долати чимало труднощів для практичної реалізації відповідних планів. Часто виникали проблеми з необхідним для заощучення матеріалом — каменем. То не було підходящого за якістю, то закупівельна ціна виявлялася занадто великою, то траплялися перебої у його постачанні. Проте ключова перешкода полягала у недостатності фінансів. Оскільки переважну частину видатків міських бюджетів становили платежі на утримання управи, поліції, пожежної команди, громадських будівель і пам'ятників, розквартирування військ, погашення боргових зобов'язань тощо, то на потреби благоустрою залишалося небагато. Розраховувати на допомогу міністерства шляхів сполучення можна було лише тоді, коли вулиця становила частину державної дороги, або мала військово-стратегічне значення.

Розуміючи важливість для розвитку міст упорядкування дорожнього полотна, виборні управління шукали різні способи отримання коштів для цих потреб. Для збільшення надходжень до бюджету вони встановлювали постійні чи одноразові цільові збори з населення, випускали облігації, брали кредити, використовували запасні капітали, понадкошторисні прибутки міських банків, приймали благодійні внески. І хоча натуральна повинність відходила в минуле (найдовше збереглася у приватновласницьких містах), думи та їх виконавчі органи продовжували залучати мешканців, першочергово облаштовуючи ті вулиці, домовласники яких пропонували часткову компенсацію витрат. Не відмовлялися й від спонсорської допомоги зацікавлених організацій та комерційних інституцій. Відомо також про залучення грошей із коробочного збору, а саме в населених пунктах Поділля, де проживало чимало євреїв¹⁹. Незважаючи на це, в усіх містах і містечках хронічно бракувало необхідних фінансових ресурсів. Тому передусім громадські управління намагалися здійснити капітальні роботи з заощучення вулиць, тротуарів і площ. Як правило, упорядковували центральну частину, основні транспортні магістралі, а також (переважно в причорноморських містах) курортні та відпочинкові зони. Інколи, з метою економії грошей, при перемощуванні деяких вулиць старі матеріали використовували для покриття доріг у віддалених районах. Однак це суттєво не змінювало ситуації й навіть на початку ХХ ст. околиці багатьох населених пунктів, як і раніше, залишались у плачевному стані. Зокрема в 1907 р. гласний Одеської міської думи О. Морозов констатував, що в окремих частинах міста панують гниття і сморід, бруківки “стали цілком непридатними, вибоїни і ями зустрічаються на кожному кроці, так що їзда по них викликає неабиякий ризик для життя, каліцтво коней, трощення возів є звичайним явищем...”²⁰.

¹⁹ Єсюнін С. М. Вказ. праця. — С. 199.

²⁰ Цит. за: Самойлов Ф. О., Скрипник М. О., Яреценко О. Т. Вказ. праця. — С. 59.

Утім органи самоврядування, насамперед у великих містах, намагалися покращити становище, шукаючи ефективніші матеріали та нові технології. Так, у 1904 р. в Одесі вперше у світовій практиці було здійснено гудронування²¹ бруківки на Французькому бульварі. А наприкінці десятиліття набрало популярності вимощування вулиць “ялинкою” шестигранними брусками з граніту на бетонному підмурку²².

Власне для виконання робіт із облаштування вулиць міська влада зазвичай обирала так званий господарський спосіб, коли виборні управління брали на себе не лише фінансування, а й експлуатацію певних суспільно значущих об'єктів (а фактично робили їх муніципальною власністю) або підряд. Сам процес брукування проїжджої частини відбувався після її вирівнювання, розмітки та підготовки основи. Потім упоперек дороги на відстані 1–1,5 м розміщувалися робітники, які заглиблювали буличники у фундамент і, вдаряючи по них спеціальним молотком — киянкою, вирівнювали по висоті. Щілини між каменями заповнювали щебенем із піском й утрамбовували²³. Нагляд та контроль за замощуванням здійснювали губернський інженер, міський архітектор або технік.

Варто зауважити, що новообрані громадські управління не в усіх містах одразу змогли приступити до благоустрою. Наприклад, у Могилеві-Подільському та Балті брукувати вулиці почали в 1874 р., у Чернігові — з 1879 р., а в Старокостянтинові й у 1880-х рр. ніяких поліпшень, окрім спроб улаштування дерев'яних тротуарів та переходів через дорогу, не спостерігалось²⁴.

На відміну від будівництва дорожнього полотна, яке поступово приймали на себе громадські управління, турботи про пішохідні зони покладали на домовласників. Хоча інколи подібні роботи виконували й за рахунок міської скарбниці.

Головним призначенням тротуарів були безпека та комфортність руху людей містом. Тому здавна містяни, щоб уберегтися від багнюки, на власний розсуд ладнали примітивні дощані панелі. Згодом на законодавчому рівні закріпили спеціальні вимоги до тротуарів. У Будівельному статуті 1857 р. указувалося, що їх мали споруджувати чітко за встановленими рисунками обабіч вулиць, відмежовуючи від проїжджої частини. Залежно від місцевості матеріалами для тротуарів могли слугувати камінь, хрящ, фашина та деревина (ст. 294). Для забезпечення зручності пересування перехожих домо-

²¹ Гудронування — покриття гудроном. Гудрон — в'язка смолиста маса чорного кольору, що утворюється в результаті перегонки нафти, вугільної смоли.

²² *Самойлов Ф. О., Скрипник М. О., Яреценко О. Т.* Вказ. праця. — С. 59; *Слюдікова Т.* Вказ. праця. — С. 49.

²³ Див.: *Шара Л.* Комунальне господарство Чернігова: з історії розвитку. — С. 52.

²⁴ *Шара Л.* Комунальне господарство Чернігова: з історії розвитку. — С. 52–53; *Прищепя О. П.* Вказ. праця. — С. 173; *Єсюнін С. М.* Вказ. праця. — С. 198.

власникам забороняли зводити на них вхідні тамбури до будинків. Натомість можна було встановлювати над дверима невеликі навіси на залізних або чавунних опорах (ст. 297). Після міської реформи це також стало компетенцією громадських управлінь. Відповідні обов'язкові постанови насамперед стосувалися тих мешканців та установ, які проживали чи розміщувалися на вже замоцених дорогах. Як правило, у цих нормативних актах йшлося про типи тротуарів, технічні норми, черговість вулиць щодо їх улаштування тощо. Матеріали, спосіб спорудження та ширина хідників (варіювалася в межах від 1,5 до 6,5 аршина²⁵) залежали від категорії вулиці. Строк виконання становив приблизно півроку–рік з моменту пред'явлення такої вимоги міською управою.

Обговорюючи способи упорядкування пішохідних зон і необхідні для цього матеріали, депутати міських дум досить часто керувалися принципом доцільності та практичності для конкретних місцевих умов. У другій половині XIX ст. перевагу віддавали твердому покриттю: дикому каменю, кам'яним плитам, плитам з опаленої глини чи застиглої вулканічної лави (в Одесі), бетону, асфальту. Подекуди продовжували використовувати деревину, цеглу та жорству. На початку XX ст. органи міської влади почали звертати увагу не лише на зручність, а й естетичний вигляд тротуарів. Їх вимощували цементними плитками різних кольорів. При цьому домовласників зобов'язували суворо дотримуватися технології укладання таких плит. Однак траплялися випадки заборони цього матеріалу. Так, в Єлисаветграді дума не дозволила застосовувати його на деяких вулицях, особливо зі схилами, оскільки плитки виявилися занадто ковзкими²⁶.

Як і мостові, тротуари прокладали переважно в центральній частині міст. Зазвичай мешканці не поспішали виконувати обов'язкові постанови, а якщо і бралися до опорядкування, то не завжди дотримувалися встановлених правил. Нерідко на заваді стояла фінансова неспроможність домовласників, але переважало банальне небажання щось робити. Проте запровадження відповідальності та поступове збільшення площі твердого дорожнього покриття деякою мірою стимулювали діяльність містян щодо будівництва тротуарів.

На зламі XIX–XX ст. утримання в належному стані міських шляхів залишалося на досить низькому рівні. Зокрема київський, подільський і волинський генерал-губернатор М. Клейгельс у своєму циркулярі № 5742 від 19 червня 1904 р. зауважував, що вулиці в містах і містечках Південно-Західного краю криві, вузькі, влаштовані без будь-якого плану та ще й дуже

²⁵ Аршин — давня східнослов'янська міра довжини, яка дорівнює 0,711 м (застосовувалася до введення метричної системи).

²⁶ Систематический сборник постановлений Елисаветградской городской думы за 1871–1903 гг. — Т. 2. — Елисаветград: Тип. М. А. Гольденберга, 1905. — С. 153.

брудні²⁷. У 1906 р. Центральний статистичний комітет Російської імперії констатував, що у більшості міських поселень заощено зовсім незначну частину вулиць, і ця справа ще “не отримала необхідного розвитку”²⁸.

Загалом на початку XX ст. вулиці переважної частини міських поселень залишалися маловпорядкованими. Подекуди твердого дорожнього полотна і тротуарів зовсім не було. Причини такого становища полягали не лише у фінансових труднощах. Часто старі методи благоустрою доріг не відповідали новим потребам — збільшенню кількості приватного і громадського транспорту та появи нових його видів (конка, трамвай, автомобіль). Проте зрушення у цій сфері, хоч і дуже повільно, але відбувалися. Веліся пошуки ефективніших матеріалів та розроблялися нові технології. Для покриття проїжджої частини дедалі більше використовували асфальт, експериментували з цементом, бетоном, хімічними речовинами, способами укладення каменю тощо. Мостові стали одним із показників модернізації вуличного простору. І хоча містяни часто скаржилися на незручність і гуркіт від бруківки, сама її наявність уособлювала добробут, краще життя й була предметом гордості.

REFERENCES

1. Bagalei, D. I., & Miller, D. P. (2004). *Istoriya goroda Xar'kova za 250 let ego sushhestvovaniya (s 1655-go po 1905-j god)* (Vol. 2: XIX — nachalo XX v.). Kharkov. [in Russian].
2. Cheremisin, O. V. (2017). *Mis'ke samovriaduvannia na Pivdni Ukrainy v 1785–1917 rr.* Kherson: "Oldi-plius". [in Ukrainian].
3. Chorni, D. M. (2007). *Po livyj bik Dnipra: problemy modernizatsii mist Ukrainy (kinets' XIX — pochatok XX st.)*. Kharkiv. [in Ukrainian].
4. Hlyz, Yu. I. (2016). *Kyivs'ka mis'ka дума: struktura, sklad hlasnykh, dial'nist' (1871–1914 rr.)* [Kyiv City Council: structure, composition of glasny, activity (1871–1914)] (*Extended abstract of Candidate's thesis*). Kyiv. [in Ukrainian].
5. Konstantinova, V. M. (2010). *Urbanizatsiia: pivdennoukrains'kyj vymir (1861–1904 roky)* [Urbanization: Southern Ukrainian Measuring (1861–1904 years)]. Zaporizhia: AA Tandem. [in Ukrainian].
6. Lepiavko, S. (2012). *Chernihiv. Istoriia mista. Naukovo-populiarne vydannia*. Kyiv. [in Ukrainian].
7. Luppov, S. P. (1957). *Istoriya stroitel'stva Peterburga v pervoj chetverti XVIII veka*. Moscow; Leningrad: Izd-vo Akademii nauk SSSR. [in Russian].
8. Makarov, A. N. (2005). *Malaya e'nciklopediya kievskoj stariny* (2th ed.). Kyiv: Dovira. [in Russian].
9. Ostrianko, A., & Askerova, L. (2012). Chernihiv u XIX — na pochatku XX st.: formuvannia mis'koho seredovyscha. *Kraieznavstvo*, 3, 5–19. [in Ukrainian].

²⁷ Центральний державний історичний архів України, м. Київ, ф. 442, оп. 704, спр. 47, арк. 181 зв.

²⁸ Города России / Центр. стат. ком. МВД. — СПб.: Типо-лит. Ныркина, 1906–1914. — 2 т. — [Т. 1]: Города России в 1904 году. — 1906. — С. 0443–0444.

10. Pashutin, A. N. (1897). *Istoricheskij ocherk g. Elisavetgrada*. Elisavetgrad: Lito-tipografiya br. Shpolyanskix. [in Russian].

11. Pryshchepa, O. P. (2010). *Mista Volyni u druhij polovyni XIX — na pochatku XX st.* Rivne: PP DM. [in Ukrainian].

12. Samoilo, F. O., Skrypnyk, M. O., & Yareshchenko, O. T. (1998). *Odesa na zlami stolit' (kinets' XIX — pochatok XX st.: Istoryko-kraieznavchyy narys)*. Odesa: Maiak. [in Ukrainian].

13. Shara, L. (2008). Komunal'ne gospodarstvo Chernihova: z istorii rozvytku. *Siverians'kyj litopys*, 2, 45–54. [in Ukrainian].

14. Shara, L. (2011). Hospodars'ka diial'nist' chernihivs'koho samovriaduvannia u poreformenu dobu. (O. P. Reient, Ed.). *Problemy istorii Ukraïni XIX — pochatku XX st. — Problems of the history of Ukraine of XIX — beginning XX cc.*, (18), 172–179. [in Ukrainian].

15. Sliudikova, T. (2009). Zabudova i blahoustrij m. Kyieva v XIX–XX st. (za dokumentamy kyivs'kykh derzharkhiviv). *Arkhivy Ukrainy*, 3/4, 47–65. [in Ukrainian].

16. Yesiunin, S. M. (2015). *Mista Podil's'koi hubernii u druhij polovyni XIX — na pochatku XX st.* Khmelnytskyi: FOP Melnyk A. A. [in Ukrainian].