

**РОЛЬ ОРГАНІВ МІСЬКОГО
САМОВРЯДУВАННЯ У РОЗБУДОВІ
ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ
У ДРУГІЙ ПОЛОВИНІ ХІХ СТ.
(НА ПРИКЛАДІ ЛІВОБЕРЕЖНОЇ ТА
СЛОБІДСЬКОЇ УКРАЇНИ)**

Розглянуто внесок органів міського самоврядування Лівобережної та Слобідської України у розбудову транспортної інфраструктури у другій половині ХІХ ст. Вказано на особливості планування населених пунктів, організацію і проведення робіт щодо облаштування доріг та вулиць, впорядкування візницького промислу та запровадження нових більш прогресивних видів транспорту у повсякденне життя городян

Ключові слова: міста, містобудування, інфраструктура, дороги, транспорт.

Однією із важливих проблем, які вирішує незалежна українська держава в наш час, є створення ефективних органів місцевого самоврядування в умовах проведення децентралізації. Комплекс завдань, які необхідно буде вирішувати на місцях громадам, змушує звертатися до вивчення історичного досвіду нашого народу. Аналіз діяльності муніципальних структур у другій половині ХІХ ст. дозволить уникнути певних помилок в наш час, зокрема і при вирішенні проблеми розбудови транспортної інфраструктури. Окремі аспекти даної проблеми розглядалися науковцям [1], але залишається певне коло питань, які малодосліджені, що і вплинуло на тему нашої публікації.

Важливим аспектом міського життя була постійна розбудова міст, розширення їх адміністративних кордонів. Більшість міст зазначених регіонів України не мали перспективних планів забудови і часто користувалися планами, складеними наприкінці ХVІІІ – на початку ХІХ ст. При визначенні схем планування вулиць враховувались особливості рельєфу, наявність водних ресурсів, історична топографія та функції, що їх виконували окремі частини міст. Лебедин, Недригайлів і Охтирка отримали радіальну, Суми й Миропілля – променеву, Білопілля, Кролевець, Глухів і Путивль – прямокутну (ортогональну), Конотоп і Ромни – змішану систему планування [2, с. 18–25, 50].

У Харкові проект забудови міста розроблявся більше двадцяти років. Лише третя спроба розробки такого плану у 1896 р. стала успішною. Міські депутати схвалили запропонований проект, яким користувалися до 1917 р. [3, с. 32–33]. Новий план передбачав вирівнювання та розширення старих вулиць, будівництво нових мостів, упорядкування набережних. Частина депутатів

самоврядних інституцій та населення розуміло, що «правильне розпланування міста мало за мету збереження необхідної кількості вільних площ, які повинні мати зелені насадження» [4, с. 3]. У більшості міст зазначених регіонів самоврядні структури не мали посад архітекторів, що було пов'язано або з браком коштів, або з нерозумінням користі в їхній діяльності.

Важливим напрямком діяльності муніципальних структур було впорядкування вулиць. У переважній більшості міст навесні та восени після дощів та повеней переставали функціонувати дороги. Наприклад, у Чернігові в другій половині ХІХ ст. після дощів вулиці тонули у багнюці, яка майже переривала зв'язок між різними частинами міста. Більшість доріг була у ямах та вибоїнах, які важко об'їжджали навіть візники. Мешканці Чернігова засипали ями землею, господарськими відходами, а інколи навіть померлими тваринами [5, с. 1].

У першій половині ХІХ ст. у деяких містах стали улаштовувати дерев'яні тротуари, але це створювало певні незручності для домовласників. Вода після дощів накопичувалася біля фундаментів і поступово руйнувала споруди або спричиняла утворення плісняви. Тому найбільш актуальним для самоврядних інституцій багатьох міст стало питання з брукування доріг. При замощенні вулиць деякі муніципалітети віддавали перевагу цегляній, а не кам'яній бруківці. Використання цегли дозволяло зробити дорогу більш рівною, а рух транспорту тихішим. У Харкові проблему брукування спільно вирішували мостильна комісія, міська управа та завідувач інженерного відділу. Проаналізувавши свої досягнення і прорахунки у вирішенні даної проблеми, громадське управління Харкова у 1875 р. прийняло ряд рішень: використовувати для брукування лише кременчуцький граніт (як найбільш якісний), особливо в центральній частині міста; бувшим у вжитку каменем заощувати бокові вулиці; розширювати тротуари для пішоходів; у спеціально відведених місцях зобов'язувати домовласників висаджувати дерева. У результаті такої діяльності Харківської думи та управи у 1875 р. було забруковано кременчуцьким гранітом 792 кв. саж. доріг, 11210 кв. саж. мостових і тротуарів, перебруковано 9902 кв. саж. старих мостових із валеріанівського та савинського каменю [6, с. 186–187]. Під час проведення даних робіт відбувалося нівелювання вулиць та будівництво водостоків, що покращувало зовнішній вигляд Харкова і позитивно позначалося на повсякденному житті його мешканців. У 1880 р. у Харкові було забруковано 36 верст доріг.

Міська влада Сум, як і Харкова, вимагала від домовласників власним коштом облаштовувати

під'їзди до своїх будинків. Для цього домовласникам продавали браковану або бувшу у вжитку тротуарну плитку. З неї вони повинні були робити містки через стічні канали та облаштовувати виходи до тротуарів. У 1899 р. влада повітового міста на згадані потреби витратила 6225 руб. [7, арк. 22]. Дума Слов'янська проводила мостильні роботи за рахунок податку, яким обклала «розсіл», що видобувався з бурових свердловин. В Охтирці у 1876 р. влада міста асигнувала 400 руб. на виправлення вулиць Сумської та Новокиївської. Самоврядні інституції Вовчанська за 1873 р. провели нівелювання торгової площі, вирівнювання вулиць та побудували водостоки уздовж тротуарів. Аналогічні роботи проводилися у Куп'янську та Старобільську [8, с. 190–191].

У Чернігівській губернії навіть губернське місто до 1870 р. не мало кам'яних мостових. Існували спеціальні люди (носії), які заробляли гроші, переносючи людей через грузькі місця. Вперше питання викладання вулиць і мостових у Чернігові обговорювалося в 1859 р., але реальне втілення розпочалося у 70-х роках XIX ст. У 1876 р. було складено проект вимощування вулиць. У 1878 р. була створена спеціальна комісія, яка розробила план брукування. Ураховуючи фінансові можливості, муніципальна влада почала роботу з упорядкування центральної частини Чернігова у 1879 р. Підрядник зобов'язувався не лише впорядкувати вулиці, а й протягом двох років після завершення робіт стежити за їхнім станом, а в разі потреби ремонтувати [9, с. 718]. До кінця 1879 р. підрядник упорядкував 33846 кв. саж. центральної частини Чернігова. Муніципальна влада витратила на це 29459 руб. За два роки в місті впорядкували 6167 кв. саж. доріг. Це коштувало місцевій владі 48 559 руб. [10, с. 390]. У 1898–1900 рр. видатки на облаштування доріг склали 42 135 руб. З 1879 по 1900 рр. у Чернігові було забруковано 7 верст доріг та вуличних мостових.

Роботи із брукування вулиць, крім Чернігова, проводилися лише у Глухові, Ніжині, Конотопі та Новгороді-Сіверському. При введенні Положення 1870 р. у Глухові було забруковано 7397 кв. саж., а до кінця 70-х років XIX ст. – ще 2956 кв. саж. міських вулиць. Витрати управи на ці потреби становили 27957 руб. 65 коп. (19301 руб. 87 коп. – за матеріали, 8655 руб. 73 коп. – за роботу) [11, с. 391]. У Ніжині завдяки зусиллям міського голови, купця 1-ї гільдії Павла Федоровича Кушакевича, була облаштована кам'яна мостова – під'їзний шлях до Ніжинської станції на Курсько-Київській залізниці (6 верст) [12, с. 20–21]. З 1877 р. зусиллями муніципальної влади було забруковано центральну частину Новгорода-Сіверського. У Конотопі ями на вулицях засипали хмизом (1 кв.

саж. гаті коштував місту від 2 до 3 руб.). В інших повітових містах робота з облаштування вулиць зводилася до прибирання сміття. Наприклад, управа в Острі вважала, що брукування вулиць не потрібне, тому що місто розташоване на високому та сухому місті.

Міська влада Полтави у 1871 р. за прикладом інших регіонів почала залучати домовласників до облаштування вуличних доріг і тротуарів. Брукувати почали з головних вулиць. Крім грошей домовласників, дума прийняла рішення використовувати на брукування доріг кошти, отримані від коробочного та свічного зборів. З 1872 р. постановою полтавської думи натуральна повинність на згадані потреби була переведена у грошову. Муніципальна влада губернського міста планувала закінчити заощення вулиць у 1877 р., на ці потреби в разі необхідності передбачалося взяти кредити. У повітових містах та містечках Полтавської губернії самоврядні структури часто були у скрутному фінансовому становищі, але й вони намагалися проводити облаштування вулиць. Наприклад, міська дума Кременчука з початку 70-х років XIX ст. починає вести роботу у цьому напрямку. Брукуванню сприяв і той факт, що міська влада мала у своєму розпорядженні каменоломні. Вони постачали граніт у необхідній кількості не лише для заощення повітового міста, але й задовольняли потреби Києва, Катеринослава та інших населених пунктів. Менш успішно проблему брукування доріг вирішувала міська влада Кобеляк, Гадяча та інших міст губернії.

У другій половині XIX ст. влада багатьох міст робить спроби впорядкування вже існуючої транспортної системи. Великі міста намагалися також вкласти кошти у розвиток нових видів транспорту. Так, у Харкові міська влада почала обговорення питання щодо створення «конки» у 1878 р. 31 травня 1882 р. міська дума уклала договір на будівництво «конки» з бельгійським підприємцем Бонне та французьким банкіром Едуардом Отле. Із самого початку робіт підприємці постійно порушували умови угоди. У 1884 р. думська комісія відзначала, що замість двох колій на вулицях укладалася одна, використовувалися неякісні рейки, а також лінії «конки» не доводилися до кінцевих зупинок. Постійна критика міської влади змусила Бонне і Отле передати побудований об'єкт Бельгійському товариству Харківських кінно-залізничних шляхів (яке за чинним законодавством не мало права ним володіти). У результаті тривалих переговорів у жовтні 1893 р. місто уклало угоду з товариством. Однак пізніше з'ясувалося, що замість передбачених 17,5 верст шляхів місто отримало 14 верст 280 саж. [13, с. 101–102; с. 15–16]. У 1899 р. дума Харкова вперше починає

обговорювати проблему необхідності будівництва у місті трамвайних ліній на електричній тязі. Але бажання муніципальної влади розширити власним коштом транспортну систему Харкова зіштовхнулося з опором монополіста у цій сфері (Бельгійського товариства), яке намагалося різними засобами завадити або затягнути нове будівництво [14, с. 165–167]. Невдачі концесій з іноземцями стали частим явищем у містах. Це змусило Міністерство внутрішніх справ спеціальним циркуляром № 41 у 1896 р. рекомендувати міським громадським управлінням відмовитися від концесій і шукати власні кошти для вирішення міських проблем. Саме таким шляхом пішла влада окремих міст. У Кременчуці з 1890 р. функціонувала лінія «конки», яка забезпечувала перевезення будівельних матеріалів та інших вантажів з каменоломні до вокзалу. Через шість років дума заключила угоду з підприємцем Поляковим про будівництво трьох ліній «конки» по вулицях міста [15, с. 41].

Крім вищезгаданих видів транспорту, у містах зазначених губерній продовжувало розвиватися візництво. Міська влада намагалася навести лад у роботі візників. Так, у Сумах муніципальна влада реєструвала візників і зобов'язувала їх дотримуватися розроблених правил. Більш яскраво робота у цьому напрямку зафіксована у документації органів самоврядування Чернігівщини. Відповідні матеріали засвідчують, що візники мали свою ієрархію. Серед них найбільший інтерес викликали «ваньки», «живейші» та «лихачі». «Лихачі» мали добрих коней та екіпажі. «Ваньки» керували підводами з поганими кіньми (часто це були селяни з навколишніх сіл, які приїздили за підробітком). «Живейші» займали середню позицію між першими двома категоріями візників [16, с. 145]. Усі вони були зобов'язані реєструватися у міських управах та отримувати ліцензію – дозвіл на свою діяльність. Кожний візник повинен був обслуговувати лише певні вулиці й отримувати плату згідно з існуючими і затвердженими тарифами. Візник, кінь і сам транспорт регулярно перевірялися. Вони повинні були бути здоровими й технічно безпечними. У випадку, коли візник був п'яний, одягнений не за формою, брав більшу плату за проїзд, на нього могли накласти штраф або навіть заборонити займатися своєю діяльністю.

Управи міст визначали тариф для перевізників. Так, у 1888 р. у Полтаві була встановлена така тарифна сітка: в один кінець міста проїзд коштував 20 коп. (фаєтон) і 15 коп. (дрожки), погодинно відповідно 40 та 30 коп.; винайти перевізника з 8 ранку до 23 години коштувало 4 руб. (фаєтон) та 3 руб. (дрожки). У нічний час тариф за перевезення Полтавою подвоювався. Візники повинні були везти пасажирів уночі із запаленими ліхтарями.

Загублені речі перевізник зобов'язувався відвезти власнику або до поліції. У Харкові оплата була дещо більшою у порівнянні з Полтавою. Вдень проїзд на фаєтоні коштував 4 руб. і на дрожках (з одним конем) – 3 руб. Тарифи чернігівських візників були ближчими до полтавських цін (відповідно 40 та 20 коп.) [17, с. 199, 200, 202].

Міські управи зазначених регіонів слідкували, наскільки система перевезень відповідала вимогам часу і в разі необхідності ініціювали розробку нових обов'язкових постанов щодо візництва. Наприкінці 90-х років XIX ст. такі питання обговорювали думи Харкова, Чернігова та Конотопа. Для більш ефективного контролю за діяльністю перевізників міська влада заохочувала обрання серед останніх старост, які координували співпрацю міської влади і візників. Така схема співпраці існувала у більшості досліджуваних міст. Також слід відзначити, що взимку кількість візників була більшою, ніж улітку. Це підтверджує думку про те, що у даному промислі активну участь брали селяни з навколишніх сіл. У 1900 р. лише у Глинську, Зінькові, Змієві, Недригайлові, Сосниці та Старобільську так і не було створено системи міського транспорту.

Отже, наведені матеріали дозволяють зробити висновок, що в окремих містах Лівобережжя та Слобожанщини муніципальні структури в межах своїх фінансових можливостей і розуміння актуальності проблеми досягли певних результатів у розбудові транспортної інфраструктури. Навіть такі скромні результати позитивно впливали на повсякденне життя мешканців міст. Неоднозначність результатів діяльності міського самоврядування у другій половині XIX ст. вимагає подальших досліджень на всеукраїнському і регіональному рівнях. Заслужують на особливу увагу питання формування нових соціальних груп в містах, особливості повсякденного життя міського населення і участь останніх у вирішенні нагальних потреб міст.

Посилання

1. Антонов А.Л. История Харьковского городского самоуправления. 1654 – 1917 / А.Л. Антонов, В.Л. Маслийчук, А.Ф. Парамонов. – Х., 2004. – 192 с.; Шара Л. Чернігівська міська дума 70–90-ті роки XIX ст. / Л. Шара. – Чернігів: Видавець Лозовий В. М., 2010. – 223 с.; Чорний Д.М. По лівий берег Дніпра: проблеми модернізації міст України (кінець XIX – початок XX ст.) / Д.М. Чорний. – Х., 2007. – 301 с.
2. Конспект лекцій з курсу «Історія мистецтв, архітектури й містобудування» (для студентів 3 курсу напрямку «Архітектура» спеціальності 6.120102 – «Містобудування») / Укл.: О.О. Єрошкіна. – Харків: ХНАМГ, 2008. – 80 с.; Седак А.И. Планировка и застройка исторических городов. Принципы сохранения исторически сложившейся городской среды малых городов / А.И. Седак. – К.: Общество «Знание» Украинской ССР, 1981. – 56 с.
3. Лейбфрейд А.Ю. Харьков: от крепости до столицы. Заметки о старом городе / А.Ю. Лейбфрейд, Ю.Ю. Полякова. –

Х.: Фоліо, 1998. – 335 с.

4. Черниговские улицы и мостовые // Черниговское слово. – 1915. – № 2483. – С. 3.

5. О засыпке промоин на улицах Чернигова // Черниговские губернские ведомости. – 1894. – № 187. – С. 1.

6. Харьковский календарь на 1877 год. – Х.: Тип. Губернского статистического комитета, 1876. – 190 с.

7. Державний архів Сумської області, ф. 1, оп. 1, спр. 24, 134 арк.

8. Харьковский календарь на 1877 год.

9. Свод постановлений Черниговской городской думы от 1883–1887 гг. – Чернигов: Тип. Губернского земства, 1896. – 311 с.

10. Державний архів Чернігівської області, ф. 128, оп. 4, спр. 14460, 571 с.

11. Там само.

12. Відділ державного архіву Чернігівської області у м. Ніжин, ф. 340, оп. 1, спр. 172, арк. 36.

13. Известия Харьковской городской думы. – 1908. – № 10. – 210 с.; № 12. – 220 с.

14. Известия Харьковской городской думы. – 1908. – № 11. – 240 с.

15. Молоків-Журавський П.П. Кременчук (короткий довідник) / П.П. Молоків-Журавський, М.М. Нечаєв, С.М. Рождественський. – Кременчук: Б.в., 1929. – 213 с.

16. Федосюк Ю. Что непонятно у классиков или энциклопедия русского быта XIX в. / Ю. Федосюк. – М.: Флинта, 1998. – 260 с.

17. Памятная книжка и адрес-календарь Полтавской губернии на 1888 год. – Полтава: Типо-литография Л. Фришберга, 1887. – 419 с.

Никитин Ю.А. Роль органов городского самоуправления в развитии транспортной инфраструктуры во второй половине XIX в. (на примере Левобережной и Слободской Украины)

Рассмотрен вклад органов городского самоуправления Левобережной и Слободской Украины в развитие транспортной инфраструктуры во второй половине XIX в. Указаны особенности планирования населенных пунктов, организации и проведения работ по ремонту дорог и улиц, упорядочению извозного промысла и внедрения более прогрессивных видов транспорта в повседневную жизнь горожан.

Ключевые слова: города, градостроительство, инфраструктура, дороги, транспорт.

Nikitin Yu.O. The Role of Municipal Governments in Development of Transport Infrastructure in the 2nd half of the 19th Century (through the example of Left Bank and Sloboda Ukraine)

The contribution of municipal governments in development of transport infrastructure of Left Bank and Sloboda Ukraine in the 2nd half of the 19th century is disclosed. Specified features in planning of settlements, organization and work on improvement of roads and streets, regulation of carrier's trade and introduction of more advanced ways of transport in daily lives of citizens are given.

Key words: cities, urban planning, infrastructure, roads, transportation.

20.03.2016 р.

УДК 94(477):093(352.07+656.072.6)«186/190»

Ю.М. Петровська

ДЖЕРЕЛА З ІСТОРІЇ ДІЯЛЬНОСТІ ЗЕМСЬКИХ УСТАНОВ ЧЕРНІГІВСЬКОЇ ГУБЕРНІЇ У СФЕРІ ПРОДОВОЛЬЧОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ НАСЕЛЕННЯ (60-ТІ РР. XIX – ПОЧАТОК XX СТ.)

У статті проаналізовано стан джерельної бази з історії діяльності земських установ Чернігівської губернії у сфері продовольчого забезпечення населення у 60-х рр. XIX – на початку XX ст. Особлива увага приділяється характеристиці основних груп писемних джерел, представлених законодавчими актами, діловодними документами органів державної влади та земських установ, періодичною пресою тощо.

Ключові слова: земські установи, продовольче забезпечення населення, джерельна база.

Діяльність земських установ Російської імперії, створених на початковому етапі ліберальних перетворень 60–70-х рр. XIX ст., практично одразу привернула до себе увагу сучасників. Науковий інтерес до досвіду їхньої роботи, перш за все, в культурно-просвітницькій, медичній та соціально-економічній сферах зберігається й донині [1; 2]. Натомість така важлива складова багатовекторної діяльності земств, як заходи, спрямовані на вирішення продовольчого питання, не знайшла свого повного відображення у вітчизняній історіографії, хоча певні кроки в цьому напрямку вже зроблені нашими попередниками [3; 4]. Зауважимо, що проблема продовольчого забезпечення населення привертає до себе увагу зарубіжних дослідників, зокрема, К. Мацузато, який здійснив всебічний аналіз основних елементів сільської хлібозапасної системи Російської імперії, окреслив її завдання, а також схарактеризував діяльність земських установ у напрямку вирішення продовольчого питання [5]. Метою нашої статті є аналіз джерельної бази з історії діяльності земських установ Чернігівської губернії у сфері продовольчого забезпечення населення у 60-х рр. XIX – на початку XX ст.

Джерельна база з історії діяльності земських установ Чернігівської губернії, що була спрямована на боротьбу з наслідками неврожаїв, а також на попередження випадків голодування, складається з комплексу писемних джерел, значна частина яких зберігається у Російському державному історичному архіві в м. Санкт-Петербурзі (далі – РДІА), Центральному державному історичному архіві України в м. Києві (далі – ЦДІАК України), Інституті рукопису Національної бібліотеки України імені В.І. Вернадського (далі – ІР НБУВ), Державному архіві Чернігівської області (далі – ДАЧО). Увесь комплекс писемних джерел можна розподілити на декілька груп. Найважливішу з них становлять законодавчі та нормативні