

Любов Шара



УПОРЯДКУВАННЯ ТРАНСПОРТНИХ ШЛЯХІВ У ЧЕРНІГОВІ НАПРИКІНЦІ ХІХ – ПОЧАТКУ ХХ СТ.

DOI: 10.5281/zenodo.3732569

© Л. Шара, 2020. CC BY 4.0

Мета статті полягає у тому, аби схарактеризувати один із напрямів модернізації міського простору Чернігова наприкінці ХІХ – початку ХХ ст. – упорядкування транспортних шляхів і забезпечення належних умов для пересування ними. **Методи** дослідження добиралися відповідно до мети та базувалися на принципі історизму. Вони представлені в основному загальнонауковими методами аналізу, індукції та спеціальнонауковим історико-генетичним методом. **Наукова новизна.** Ця розвідка є першою, що присвячена дослідженню упорядкування транспортних шляхів у Чернігові означеного періоду. Залучено та опрацьовано нові архівні документи за обраною темою. **Висновки.** Упорядкування транспортних шляхів у Чернігові наприкінці ХІХ – на початку ХХ ст. здійснювалося органами міського виборного управління. Відповідно до функціональних обов’язків і заздалегідь запланованих бюджетних видатків здійснювали ремонт дорожнього полотна вулиць і площ, клали бруківку, проводили систематичне прибирання, забезпечували освітлення вулиць вночі. Проте, не маючи достатньої фінансової бази, інституції врядування перекладали частину роботи на містян та змушували їх самотійно наводити лад на вулицях біля садиб, облаштовувати тротуари та водостоки. Механізм залучення містян і детальні інструкції стосовно упорядкування транспортних артерій прописувалися в обов’язкових постановою, що видавалися самоврядними структурами, затверджувалися губернатором, а контроль за їх виконанням покладался на поліцейстера. Часто й громадське управління, і мешканці Чернігова несумлінно ставилися до зобов’язань, в результаті чого існувала низка проблем, як то непролазна багнюка на вулицях, забрудненість, відсутність тротуарів, недостатнє освітлення. Органи самоврядування не могли самотійно змусити містян виконувати обов’язкові постанови, лише через посередництво поліції і, водночас, самі не поспішали реагувати на скарги чернігівців стосовно тих негараздів на вулицях міста, які мали б виправляти органи самоврядування.

Ключові слова: транспортні шляхи, обов’язкові постанови, брукування, санітарно-гігієнічний стан, електрифікація.

Комфортність проживання містян визначається за багатьма параметрами, сукупність яких оновлюється у процесі цивілізаційного розвитку. Однак, протягом століть незмінно значимим продовжує лишатися зовнішній благоустрій населеного пункту, що має здатність до модернізації, наповнюючись новими характеристиками.

У міському просторі Наддніпрянщини якісні зрушення сталися упродовж другої половини ХІХ ст., дякуючи наполегливості представників виборного громадського управління. Держава, прагнучи вивільнитися від низки господарсько-побутових і соціальних проблем, дозволила формування самоврядних структур, яким надала право наповнювати бюджет і спрямовувати його на місцеві потреби. Як результат – у містах забрукували вулиці, з’являлося електричне освітлення, здійснювалося

озеленення (планувалися парки, бульвари, сади, сквери), підтримувалася чистота на вулицях і площах, прокладалися водогінна й каналізаційна системи.

Підтвердженням цього слугує приклад губернського центра Північного Лівобережжя – Чернігова, де міська дума значно покращила благоустрій, започаткувавши, по суті, ключові сегменти сучасної комунальної інфраструктури.

Різноманітні аспекти діяльності чернігівського громадського управління вже досліджувалися у студіях Т. Демченко¹, Ю. Нікітіна², В. Руденка³, Д. Чорного⁴ та інших. Мета ж нашої розвідки полягає у тому, аби схарактеризувати один із напрямів модернізації міського простору Чернігова наприкінці XIX – початку XX ст. – упорядкування транспортних шляхів і забезпечення на них належних умов для пересування.

Зауважимо, що тверде покриття на вулицях Чернігова почало з'являтися наприкінці 1870-х років, коли першочергово забрукували Богоявленську вулицю, частину Базарної площі та дорогу до Красного мосту. Роботи продовжилися й упродовж 1879 – 1880 рр., коли брукували на 6172 кв. сажнях (сажень – 2,16 м) міських комунікацій, що обійшлося в 48564 руб. 12 коп. Із них 40195 руб. 33 коп. витратили на купівлю каменю і піску, 8368 руб. 79 коп. – на планувальні роботи та брукування⁵.

У 1890-х рр. замостили Московську, Сіверянську, Богуславську, Олександрівську, Всеволодську, частково Святославську вулиці. До кінця XIX ст. із твердим покриттям було 8 вулиць із 29 наявних, загальною довжиною 7 верст (верста – 1066,8 м), на 18 вулицях зроблені мостові. Грошовий еквівалент даних робіт сягнув близько 90 тис. руб⁶.

Упорядкування транспортних артерій здійснювали через підрядника, знайденого тендерним способом. З метою економії бюджету, до брукування залучалися арештанти, засуджені за дрібні правочини, у першу чергу, крадіжки. Так, 31 серпня 1895 р. губернатор Євгеній Андрієвський повідомив міську управу, що вона може використати під час замощення вулиць і площ п'ятьох арештантів⁷. Поміж них троє були ув'язнені Стародубським окружним судом (Георгій Єфіменко, Іван Ковалевич та Павел Радченко), а двоє (Максим Оселедцев і Кирило Попсуєв) – Чернігівським й Новозибківським окружними судами за «крадіжки грошей, кружки з церковними грошима та коней». Будучи засудженими на термін від 10 місяців і майже до 2-х років, вони могли працювати під час брукування губернського центра⁸.

Підтримка санітарії на міських вулицях і площах організовувалася представниками самоврядних інституцій. У бюджет закладалася певна сума, що потому спрямовувалася на регулярні прибирання. Водночас, економлячи, громадське управління перекладало частину цих обов'язків й на містян. Останні, щоправда, часто ухилялися від того з різних причин: чи-то через безгосподарність, чи-то відсутність можливості вивезти сміття власним коштом, чи-то через усталене переконання, що за чистотою мають стежити винятково

¹ Демченко Т., Тарасенко О. До історії діяльності Чернігівської міської думи в жовтні 1905 року. *Сіверянський літопис*. 2006. № 2. С. 11–19.

² Нікітін Ю. Культурно-господарська діяльність муніципальних структур в останній третині XIX ст.: на прикладі Чернігівської губернії. *Сумська старовина*. 2009. № XXVIII–XXIX. С. 7–20.; Його ж. Пореформені міста Полтавської, Харківської та Чернігівської губерній у другій половині XIX ст.: історичний аспект самоврядування. Вінниця, 2014. 252 с. та інші.

³ Руденко В. Наш Губернський хутор (Чернигов в XIX столетии). Чернигов, 2002. 47 с.

⁴ Чорний Д. По лівий бік Дніпра: проблеми модернізації міст України (кінець XIX – початок XX ст.). Харків, 2007. 304 с.

⁵ Шара Л. Чернігівська міська дума (70-90-ті роки XIX ст.). Чернігів, 2010. С. 114, 115.

⁶ Там само. С. 116, 117.

⁷ Державний архів Чернігівської області (далі – ДАЧО). Ф. 145. Оп. 1. Спр. 33. Арк. 1.

⁸ Там само. Арк. 3, 3 зв.

виборні структури, адже звичайні обивателі вже заплатили податки на потреби комунальної царини.

Зважаючи на це, гласні мусили періодично перевидавати обов'язкові постанови про утримання в чистоті вулиць, площ і тротуарів, ігнорування або порушення яких тягло за собою різні види покарання для домовласників. Так, 14 грудня 1901 р. міський голова Микола Рудін подав клопотання (№ 3807) на адресу губернатора: «необхідність запроваджувати обов'язкові постанови спричинена появою проблем стосовно прибирання вулиць і площ від снігу та бруду, бо від цього ухилиються домовласники. Тому правила, розроблені думою, мають на меті розмежувати обов'язки городян і самоврядних структур»⁹.

Аналізуючи оприлюднену постанову, можемо констатувати наступне. Безпосередньо виборними органами забезпечувався безперешкодний проїзд головними вулицями Чернігова та періодично, враховуючи масштабність торгівлі, прибиралися ринкові площі – Базарна (Красна), Олександрівська, Соборна, Рибна і Ярмаркова. Приміром, з Олександрівської вивозили сміття раз на тиждень, з Базарної – відразу після завершення торгівлі, з Ярмаркової – нечистоти спалювали на місці чи також відвозили по закінченню ярмаркування¹⁰.

Натомість, на плечі містян покладалося облаштування і підтримання чистоти у водостоках, на тротуарах і вулицях «за приналежністю». Себто, кожен порядкував на ділянці вулиці вздовж власної садиби. Характерно, що робилося це не хаотично, а так, як прописувалося в обов'язкових постановах думи. Зокрема, упродовж 1 квітня – 1 вересня вулиці мали прибирати до 6 год. ранку, а з 1 вересня і до появи першого снігу – до 7-ї ранку. Інструментами для наведення чистоти могли слугувати лопата, граблі та мітла. Користування останньою у «суху погоду» дозволялося лише, якщо «господар змочить її водою, буде замітати обережно, не здіймаючи пилу, підгрібаючи сміття від країв вулиці до середини». Потому непотріб треба було вивозити на «належним чином обладнаних підводах, не розсипавши дорогою»¹¹.

В обов'язкових правилах окремим пунктом йшлося про городян, чії будинки підключалися до централізованої водогінної мережі. Їм пропонувалося зробити спеціальні пристрої для поливання вулиць, аби освіжити у спекотну пору, й наголошувалося на безкоштовності використаної води¹². Пояснимо, що таке цілком уможливилювалося, адже підведення водогону передбачало встановлення лічильника, за показниками якого й здійснювалася помісячна оплата води.

Певна полегкість наставала для чернігівців у зимовий час, бо «прибирання снігу і льоду вважалося зайвим до часу їхнього природного танення»¹³.

Весною з'являлися нові клопоти для тих, чії житла розташовувалися вздовж незабрукованих вулиць. Для них гласні розробляли обов'язкові постанови про облаштування тротуарів, що мали стримати руйнацію дорожнього полотна у дощову пору й полегшити пересування пішоходів. Традиційно, робилося це заздалегідь, щоби до 1 березня правила набули чинності. Скажімо, 27 січня 1903 р. у клопотанні міської управи до губернатора вказувалося: «... враховуючи наближення весни, коли домовласники повинні потурбуватися про обладнання тротуарів, купівлю необхідних для того матеріалів, є невідкладним оприлюднення обов'язкової постанови, особливо з огляду на жалюгідний стан тротуарів на не заощених вулицях»¹⁴.

На початку лютого губернатор затвердив думську ухвалу, її текст надрукували

⁹ ДАЧО. Ф. 145. Оп. 2. Спр. 1205. Арк. 102.

¹⁰ Там само. Арк. 103 зв.

¹¹ Там само. Арк. 103.

¹² Там само. Арк. 103 зв.

¹³ Там само. Арк. 103.

¹⁴ ДАЧО. Ф.145. Оп. 1. Спр. 199. Арк. 176.

на шпальтах трьох номерів «Черниговских губернских ведомостей» та виставили для ознайомлення протягом місяця на «видних місцях чернігівських площ і вулиць». Контроль за виконанням домовласниками обов'язкової постанови поклали на поліцмейстера¹⁵.

Що нею передбачалося? По-перше, підкреслювалася нагальність облаштування тротуарів усіма власниками нерухомості на ґрунтових вулицях. По-друге, детально прописувалася техніка роботи: домовласник мав спланувати тротуар уздовж своїх володінь, зробити насип землі, покласти колоду (межа тротуару), аби перешкодити руйнації ґрунту через природно-кліматичні умови, та поставити стовпчики висотою 10 вершків (вершок – 4,4 см) на відстані 4 аршини (аршин – 66–106,6 см) один від одного (стовпчики закріплювали колоду, не дозволяючи їй сповзати). Ширина тротуару не повинна була перевищувати 2,5 – 3 аршини від садибної огорожі, але міська управа визначала ширину окремо для кожної вулиці. «Тротуар, – наголошувалося в обов'язковій ухвалі, – повинен утримуватися домовласником так, щоби на ньому не затримувалася вода, не було ямок, бугрів та інших нерівностей».

Децо інакше спорудження тротуарів передбачалося для центральних чи функціонально важливих вулиць Чернігова. Відповідно до § 3 обов'язкової постанови тротуари від Красного мосту, по Набережній, Катерининській, Єлецькій, Хлібопекарській, Троїцькій, Ремісничій до Олександрівської площі, повз будинок Шихуцьких, по шосе до Київської, по Київській, Гончій, Стрітенській, Петербурзькій та Московській до Красного мосту повинні були вимостити цеглою або заасфальтувати¹⁶. Така вимога пояснювалася значимістю доріг, своєрідних візитівок губерньського міста.

Цікаво, що по тротуарах і бульварах заборонялося їздити велосипедом, і з цього приводу теж оприлюднювалися обов'язкові постанови. В архівних сховищах збереглася одна з них, датована початком 1903 р.¹⁷ Нею, зокрема, дозволялося пересуватися на велосипеді вулицями Чернігова лише особам, «достатньо досвідченим у велосипедній їзді, які сплатили за це податок у міський бюджет і зареєструвалися, взявши спеціальний номер на транспортний засіб». Властиво, що номер видавався у двох екземплярах: один чіплявся спереду, а другий – позаду, аби «був видний усім». Отримання номера оплачувалося, і він переходив новому власнику у разі продажу велосипеда. Нумерація слугувала не тільки додатковим джерелом поповнення скарбниці Чернігова, але й за потреби пришивувала пошук велосипедистів.

В обов'язковій ухвалі також фіксувалися правила їзди: велосипедист мав пропускати пішоходів і гужовий транспорт, виявляти обачність і не провокувати зіткнення з іншими учасникам руху. Занадто швидко пересування заборонялося, передусім, на тих вулицях, де спостерігалася підвищена рухливість. Але якщо велосипедисти бажали влаштувати перегони, то міська управа виділяла для того територію, зазвичай, у міському саду. Задля безпеки руху кожен велосипед неодмінно забезпечувався дзвоником, а у нічну пору – запаленим ліхтарем¹⁸.

Здавалося б, завчасність оприлюднення обов'язкових постанов й деталізація завдань для обох сторін – містан та органів самоврядування – забезпечувала чистоту на вулицях і площах. Утім, як переконають документи, цього не спостерігалось. Гласні, на жаль, змушуючи городян прибирати вулиці та облаштовувати тротуари, самі не виконували взятих на себе зобов'язань. Прикладом слугує колективна скарга мешканців дачі «Тіволі», 1-го Холодного яру і 1-ї частини Чернігова,

¹⁵ ДАЧО. Ф. 145. Оп. 1. Спр. 199. Арк. 177 зв., 178.

¹⁶ Там само. Арк. 175, 175 зв.

¹⁷ Там само. Арк. 90.

¹⁸ Там само. Арк. 91.

направлена губернатору у червні 1903 р. У ній значилося: «на наші неодноразові заяви та подане 8 липня 1902 р. письмове клопотання міській управі упорядкувати проїзд із Холодного яру, що веде до Єлецького монастиря і в місто, нічого не зроблено¹⁹. У чому причина? Нам не повідомляють. Між тим, проїзд як для нас, жителів Чернігова, так і для пожежної команди на випадок пожежі у нашому районі, є єдиним шляхом. До останніх дощів ця дорога була вузькою стежкою з високим підйомом, де могла проїхати тільки одна підвода. Зустрівши іншу – жодних шансів розминутися. Після ж дощів стежка перетворилася на місиво з глибокими ровами, і на даний момент ми позбавлені єдиного шляху до міста, ні проїхати конем, ні пройти пішки. «З огляду на це, – вказувалося у заяві, – уклінно просимо губернатора змусити міську управу відремонтувати дорогу»²⁰.

Вочевидь, на таке звернення варто було би негайно відреагувати, але управа спрямувала губернатору власне пояснення проблеми: «дорога проходить у глибокому яру, звужена й неправильно забудована. Під час дощів її полотно руйнується, а ми робимо усе можливе для покращення стану вулиці. Результат можна отримати, якщо її розширити і забрукувати, однак на це не достатньо коштів. Тому нічого не лишається, як засипати ями і рови»²¹.

Очільник губернії взяв до уваги письмове пояснення членів управи і розпорядився, щоби поліцеймейстер поінформував прохачів і взяв із них кошти за 2 гербові марки (по 60 коп. кожна) та розписку про отримання відповіді на скаргу²².

Вивчаючи даний документ, по-перше, впадає в око паперова тяганина і бездіяльність громадського управління. Містяни вперше забили на сполох майже рік тому, у липні 1902 р. Не сталося жодної реакції. Вдруге вони звернулися до губернатора, але й там не поспішали. Пояснення від управи надійшло у канцелярію губернатора через 19 днів після отримання петиції. Достеменно визначити дату губернаторського розпорядження не можемо, проте відома дата закінчення архівної справи – 13 листопада 1903 р.²³. Ймовірно, саме тоді городяни й отримали повідомлення від очільника губернії. По-друге, чиновники формально поставилися до скарги, задовольнившись відпискою міської управи. Не здійснено було жодних перевірок і не дано вказівку покращити стан дороги. Хоча ж аргумент стосовно утруднення проїзду тим шляхом пожежної команди мав би негайно стимулювати до дій.

Також ускладнювала пересування вулицями відсутність гарного освітлення у нічну пору. Зауважимо, що 1895 р. у Чернігові з'явилися поряд із гасовими ліхтарями електричні завдяки механіку телеграфного відомства Матвію Зюкову. Він встановив власним коштом 14 ліхтарів на Гімназійній і Соборній площах, у міському саду та вздовж Богоявленської і Шосейної вулиць, аби зацікавити і містян, і громадське управління. Це спрацювало й дозволило М. Зюкову розпочати підприємницьку діяльність. Виборна влада віддала у його розпорядження занедбане приміщення старої водогінної станції, але офіційно договір оренди не оформила. Механік придбав необхідну машинерію, обладнав електростанцію і продовжив електрифікацію губернського центра. Ліхтарі з'явилися на інших вулицях, у приватних будинках і публічних установах. За кожну електроточку М. Зюков брав 100–125 руб., з яких 1,5 руб. платив у міський бюджет²⁴.

Проте через деякий час надходження прибутків призупинилося, оскільки чернігівці почали скаржитися в управу на тьмяність освітлення. Підприємець

¹⁹ ДАЧО. Ф. 145. Оп. 1. Спр. 297. Арк. 1.

²⁰ Там само. Арк. 1 зв.

²¹ ДАЧО. Ф. 145. Оп. 1. Спр. 297. Арк. 5.

²² Там само. Арк. 8.

²³ Там само. Арк. 1.

²⁴ Шара Л. Названа праця. С. 103.

намагався виправдатися, вказуючи на брак коштів для модернізації електростанції, небажання самоврядних структур укласти договір про оренду приміщення, де вона розташована, навіть виявляв готовність взяти на себе концесійні зобов'язання. Та усе виявилось марним, оскільки міська дума домоглася, аби М. Зюков продав їй електростанцію і, що властиво, за цілком доступною ціною – 39 тис. руб.

Отож, із 1 січня 1901 р. громадське управління могло самостійно скеровувати електрифікацію міста, але, як виявилось, забезпечити ефективне освітлення на вулицях і площах було непросто²⁵.

У нашому розпорядженні є рапорт поліцмейстера, написаний 1 вересня 1906 р. на ім'я губернатора, в якому йшлося про слабку потужність ліхтарів і відсутність їх в окремих районах міста. «Деякі вулиці, – скаржився керівник поліції, – освітлюються електроенергією, а деякі – гасом. Однак, світло як тих, так й інших тьмяне, ліхтарі розташовані далеко один від одного. Вимикають їх о другій годині ночі, після чого настає темрява. Якщо місяць уповні, ліхтарі не запалюють, і тоді здійснюються крадіжки.

Поліцейські, патрулюючи місто, мусять йти напомацки, а громадські нічні сторожі, зазвичай, німецькі, ні на що не здатні старі, у такий час лягають спати»²⁶. Враховуючи усе це, клопотав поліцмейстер, доцільно змусити управу, щоби вона не вимикала освітлення до ранку, а на вулицях з електроліхтарями додатково встановила гасові, чергуючи їхне увімкнення.

Губернатор погодився з аргументацією очільника поліції й направив необхідне розпорядження в управу. Утім, гласні не тільки уміло навели контраргументи, а й звинуватили у своїх проблемах поліцію. Зокрема, було вказано, що, дійсно, електроточки вимикаються о другій годині ночі, бо саме тоді припиняється робота електростанції. Потому вчасно запалюються гасові ліхтарі й освітлюють місто до ранку, залежно від пори року, до 4–5 години. Їхня кількість не зменшилася, навпаки, щороку збільшується на 50 штук. Недостатність освітлення пояснюється зовсім іншим – гасові ліхтарі часто розбивають, виймають лампи, або грабують, і провина за це покладається на поліцію²⁷. Міська управа, зі свого боку, може лише укліно клопотати перед губернатором, аби він змусив поліцмейстера якомога швидше знайти винних у псуванні громадського майна і притягти їх до відповідальності»²⁸. Усі зробили відписки, а проблема не вирішилася.

Таким чином, навіть невелика добірка архівних матеріалів дозволяє зробити наступні висновки. Упорядкування транспортних шляхів у Чернігові наприкінці ХІХ – на початку ХХ ст. здійснювалося органами міського виборного управління. Відповідно до функціональних обов'язків й заздалегідь запланованих бюджетних видатків ремонтувалося дорожнє полотно вулиць і площ, клалася бруківка, проводилося систематичне прибирання, забезпечувалося освітлення у нічну пору. Проте, не маючи достатньої фінансової бази, інституції врядування перекладали частину роботи на містян, змушуючи їх самостійно наводити лад на вулицях напроти власних садиб, облаштовувати тротуари і водостоки.

Механізм залучення городян і детальні інструкції стосовно упорядкування транспортних артерій прописувалися в обов'язкових постановках, що видавалися самоврядними структурами, затверджувалися губернатором, а контроль за їх виконанням покладался на поліцмейстера.

Зчаста і громадське управління, і мешканці Чернігова недобросовісно ставилися до зобов'язань, в результаті чого існувала низка проблем, як то непролазна багнюка на вулицях, забрудненість, відсутність тротуарів, недостатнє освітлення. Органи самоврядування не могли самостійно змусити містян

²⁵ Шара Л. Названа праця. С. 107.

²⁶ ДАЧО. Ф. 145. Оп. 1. Спр. 364. Арк. 1, 1 зв.

²⁷ Там само. Арк. 4.

²⁸ Там само. Арк. 4 зв.

виконувати обов'язкові постанови, лише через посередництво поліції і, водночас, самі не поспішали реагувати на скарги чернігівців стосовно незробленого у межах своєї компетентності.

References

- Demchenko, T., and Tarasenko, O., (2006) Do istorii diialnosti Chernihivskoi miskoi dumy v zhovtni 1905 roku [About the activity of the Chernihiv City Council in October 1905]. *Siverianskyi litopys – Siverian chronicle*, 2, 11–19.
- DACHO (Derzhavnyi arkhiv Chernihivskoi oblasti) – SACHO (State Archives of Chernihiv Oblast). F. 145. Op. 1. Spr. 33. Ark. 3.
- DACHO – SACHO. F. 145. Op. 1. Spr. 199. Ark. 186.
- DACHO – SACHO. F. 145. Op. 1. Spr. 297. Ark. 12.
- DACHO – SACHO. F. 145. Op.1. Spr. 364. Ark. 4.
- DACHO – SACHO. F. 145. Op. 2. Spr. 1205. Ark. 144.
- Nikitin, Yu. (2009). Kulturno-hospodarska diialnist munitsypalnykh struktur v ostannii tretni XIX st.: na prykladі Chernihivskoi hubernii [Cultural and Economic Activity of Municipal Structures in the Last Third of the 19th Century : on the example of Chernihiv province]. *Sumska starovyna – Sumy Antiquity*, XXVIII–XXIX, 7–20.
- Nikitin, Yu. (2014). Poreformeni mista Poltavskoi, Kharkivskoi ta Chernihivskoi hubernii u druhii polovyni XIX st.: istorychnyi aspekt samovriaduvannia [Post-reform cities of Poltava, Kharkiv and Chernihiv provinces in the second half of the 19th century: historical aspect of self-government]. Vinnytsia, Ukraine.
- Rudenok, V. (2002). Nash Gubernski khutor (Chernigov v XIX stoletii) [Our Provincial Small Town (Chernihiv in 19th century)]. Chernihiv, Ukraine.
- Chornyi, D. (2007). Po livyi bik Dnipro: problemy modernizatsii mist Ukrainy (kinets XIX – pochatok XX st.) [On the left side of the Dnieper: problems of urban modernization in Ukraine (last years of the 19th – the early 20th centuries)]. Kharkiv, Ukraine.
- Shara, L. (2010). Chernihivska miska дума (70–90-ti roky XIX st.) [Chernihiv City Council (70–90s of the 19th century)]. Chernihiv, Ukraine.

Шара Любов Миколаївна – кандидат історичних наук, доцент кафедри всесвітньої історії та міжнародних відносин, Національний університет «Чернігівський колегіум» імені Т. Г. Шевченка (вул. Гетьмана Полуботка, 53, м. Чернігів, 14013, Україна).

Shara Liubov M. – Ph.D. in Historical Sciences, Associate Professor of the Department of the World History and International Relations, T. H. Shevchenko National University “Chernihiv Colehium” (53 Hetmana Polubotka Street, Chernihiv, 14013, Ukraine).

E-mail: ljuba_che@ukr.net

ORGANIZATION OF TRANSPORT ROUTES IN CHERNIHIV AT THE END OF 19th AND EARLY 20th CENTURIES

The purpose of the article is to characterize one of the directions of modernization of Chernihiv city space at the end of XIX – beginning of XX centuries. – arranging transport routes and providing them with adequate conditions for movement. The research methods were chosen according to the purpose and were based on the principle of historicism. They are presented mainly by scientific methods of analysis, induction and by special scientific historical-genetic method. Scientific novelty. This kind of intelligence is the first to investigate the ordering of transport routes in Chernihiv during the defined period. New archival documents on the topic have been attracted and processed. Conclusions. The organization of transport routes in Chernihiv in the late XIX – early XX centuries was carried out by the city electoral authorities. In accordance with the functional duties and budgeted expenses, the road surface of streets and squares was repaired, the pavement was laid, systematic cleaning was carried out, and nighttime lighting was provided. However, without a sufficient

financial base, the government institutions shifted part of the work to the locals, forcing them to tidy up the streets in front of their own estates, to equip sidewalks and drains. However, without a sufficient financial base, the government institutions shifted part of the work to the locals, forcing them to tidy up the streets in front of their own estates, to equip sidewalks and drains. Fortunately, both the public administration and the residents of Chernihiv were unscrupulous about their obligations, resulting in a number of problems, such as non-permanent mud in the streets, pollution, lack of sidewalks, poor lighting. Self-government bodies could not independently compel the townspeople to comply with mandatory decisions, only through the mediation of the police and, at the same time, did not themselves hurry to respond to the complaints of the Chernihiv residents about what was not done within their competence.

Keywords: *transport routes, binding regulations, paving stones, sanitary condition, electrification.*

Дата подання: 23 грудня 2019 р.

Дата затвердження до друку: 5 березня 2020 р.

Цитування за ДСТУ 8302:2015

Шара Л. Упорядкування транспортних шляхів у Чернігові наприкінці XIX – початку XX ст. *Сіверянський літопис*. 2020. №1. С. 107–114. DOI: 10.5281/zenodo.3732569.

Цитування за стандартом APA

Shara, L. (2020). Uporiadkuvannia transportnykh shliakhiv u Chernihovi naprykintsii XIX – pochatku XX st. [Organisation of transport routes in Chernihiv at the end of 19th and early 20th centuries]. *Siverianskyi litopys – Siverian chronicle*, 1, 107–114. DOI: 10.5281/zenodo.3732569.