

Олег Іванюк
ORCID iD 0000-0001-6750-5423
Яна Мартянова
ORCID iD 000-0002-2570-9898

УДК 94(477-25)"1906/1910": [338.4+352.07]:050
DOI: 10.28925/2524-0757.2020.2.2

ІНФРАСТРУКТУРНІ ПРОЄКТИ КИЇВСЬКОЇ МІСЬКОЇ ДУМИ У 1906–1910 рр.: ЗА МАТЕРІАЛАМИ ПЕРІОДИКИ

У статті розглядаються інфраструктурні проєкти Київської міської думи, які реалізовувалися упродовж 1906–1910 рр. Особливу увагу приділено найбільш амбітним програмам, які сприяли трансформаційним процесам у міському просторі, зокрема розбудові каналізації, системи міського транспорту, облаштуванню вулиць. Встановлено, що задекларований у передвиборчих програмах принцип розвитку не лише центру, але й околиць Києва, зрештою, зазнав фіаско. Анонсовані міською думою інфраструктурні проєкти часом не враховували фінансові можливості міста, традиційну для імперії бюрократичну тяганину, лобізм і вплив бізнесу на ухвалення рішень. Найінформативнішим джерелом, що дозволяє детально й доволі образно висвітлювати процес ухвалення рішень і основні етапи реалізації проєктів є київські періодичні видання, зокрема «Киевлянин», «Громадська думка», «Рада».

Ключові слова: Київська міська дума, гласні, інфраструктурні проєкти, міський транспорт, забудова.

**Ivaniuk Oleh,
Yana Martianova**

INFRASTRUCTURE PROJECTS OF THE KYIV CITY DUMA IN 1906–1910s: ACCORDING TO THE MATERIALS OF PERIODICALS

The article reviews the infrastructure projects of the Kyiv City Duma, which were implemented during 1906–1910s. Special attention is paid to the most ambitious programs: the development of sewers, public transport, arrangement of the streets, which contributed to the transformation processes in urban space. It has been established that the principle of development of not only the downtown, but also Kyiv suburbs, declared in the election programs, ultimately failed. The infrastructure projects announced by the City Council sometimes did not take into account the financial capabilities of the city, the bureaucratic red tape inherent in the Empire, lobbying and the influence of business on decision-making. The political struggle, the low level of technical awareness of the voters, the dishonesty and indifference of some of the elected officials to the performance of duties, which were transformed into non-attendance and frequent disruption of meetings, significantly slowed down their implementation. The most informative source, which allows to cover in detail and quite emotionally the decision-making process and the main stages of implementation of infrastructure projects are Kyiv periodicals — “Kyivlianyin”, “Hromadska Dumka”, “Rada”, in particular.

Key words: Kyiv City Duma, voters, infrastructure projects, city transport, buildings.

© Київський університет імені Бориса Грінченка, 2020
© Іванюк О., Мартянова Я., 2020

Результатом виборів 1906 року в Києві стало формування нового складу гласних міської думи. Переконливу перемогу й більшість отримали «новодумці». У своїй передвиборчій програмі вони обіцяли швидкими темпами розвивати околиці та передмістя Києва, сприяти створенню там осередків культури, покращувати санітарне й медичне забезпечення, реалізувати інфраструктурні проєкти, зокрема будівництво каналізації й трамвайних колій, тротуарів і покращення освітлення

вулиць (Обзор деятельности Киевской городской думы за четырехлетие 1906–1910 гг., 1910. С. 3).

Упродовж каденції думи територія Києва постійно зростала за рахунок передмість. До його меж увійшли: Забайков'я (питання про включення розглядалося 19–26 лютого 1908 р.); Паньківська дача (22–29 вересня 1908 р., відчужено на користь міста), Політехнічний інститут, Казенні дачі, с. Шулявки тощо (7 жовтня 1908 р.) (Обзор деятельности Киевской городской думы за четырехлетие 1906–1910 гг., 1910. С. 9). Збільшення території

та приріст населення спонукали місцеве самоврядування до розвитку міської інфраструктури.

Упродовж XX — на початку XXI ст. було реалізовано кілька наукових розвідок, що стосувалися Київської міської думи. Одним з перших аналіз її діяльності здійснив гласний Ф. Ясногурський (Ясногурський Ф.Н., 1910). Маючи, через політичні переконання, дещо заангажований погляд, він зафіксував перелік інфраструктурних проєктів і шляхи їх реалізації. Особливості забудови міста і проблеми, пов'язані із його зростанням, розглядали Б. Єрофалов, Ж. Серга (Єрофалов Б., 2006. С. 47–54; Серга Ж.І., 2011. С. 68–77). Діяльність Київської міської думи зокрема й упродовж 1906–1910 рр. досліджував Ю. Глизь (Глизь Ю.І., 2019).

Метою розвідки є аналіз висвітлення київськими газетами реалізації Київською міською думою інфраструктурних проєктів упродовж 1906–1910 рр.

Одним із найбільш амбіційних проєктів міської думи скликання 1906–1910 рр. стала модернізація та розширення системи каналізації. Його нагальність визначалася незадовільним санітарним станом (забруднення сміттям з організованих і стихійних звалищ, зокрема звалище на вул. Межигірській на ділянці уздовж двох кварталів та з каналізаційними нечистотами ґрунтових вод і річок Либідь і Дніпро), який безпосередньо впливав на епідемічну ситуацію у місті.

Розгляд питання про розбудову каналізації дума розпочала 29 грудня 1906 р. (Зібрання. Рада, 1906. № 90). Після тривалого обговорення і звичних політичних суперечок між гласними проєкт було схвалено. Він передбачав купівлю земель і облаштування відстійників у с. Віта Литовська, обов'язкове хімічне очищення води, що має спрямовуватися в Дніпро нижче за течією від міста, спорудження нових колекторів тощо (Заседание думы. Киевлянин, 1907. № 172). Роботи мали бути завершені упродовж двох будівельних сезонів. Але лише на отримання дозволу на реалізацію проєкту дума витратила майже півроку. Бюрократична тяганина була типовим явищем для імперських державних структур. Медична рада, що діяла при Міністерстві внутрішніх справ, надала дозвіл лише 22 червня 1907 р.

У процесі очікування дума перейшла до обговорення шляхів реалізації проєкту. Місто не мало достатньо коштів, щоб профінансувати розбудову каналізації. Інженер С. Печковський запропонував віддати проєкт у концесію і утворити для цього акціонерне товариство (К расширению городской канализации. Киевлянин, 1907. № 184). Частина гласних ставили під сумнів якість робіт, бо, не без підстав, вважала, що підрядники будуть дбати лише про їхнє здешевлення і байдиже поставляться до санітарних вимог. Вони також наполягали на спорудженні додаткових

колекторів на річках Либідь, Скоморох і на Подолі (Заседание думы. Киевлянин, 1907. № 189). Зрештою, пропозиція інженера С. Печковського не була прийнята. Дума вирішила провести тендер, знайти підрядників і реалізувати проєкт за рахунок міського бюджету.

Незважаючи на те що дозвіл було отримано влітку, проєкт актуалізувався лише восени 1907 р. Поштовхом до нових дискусій і дій стало звернення до міського голови гласного Ф. Бурчака. У своїй заяві від 29 вересня він окреслив стан санітарії у Києві і наголосив на появі випадків холери, які додалися до епідемії скарлатини й тифу. Причина, на думку гласного, полягала у тому, що у Дніпро, вище від міста, скидаються нечистоти з каналізації. З річки вже забруднена вода потрапляла до водогону і зрештою до помешкань киян (Заявление члена управы Ф.С. Бурчака. Киевлянин, 1907. № 273).

15 жовтня 1907 р. відбулося ініційоване головним медичним інспектором Л. Малиновським позачергове засідання думи. Він наголосив, що санітарний стан у місті жахливий, а водогін і каналізація — це, швидше, бутафорія. Необхідно кардинально реформувати обидві системи, а також забезпечити Київ артезіанською водою (Экстренное совещание по водопроводному и канализационному вопросу. Киевлянин, 1907. № 287). Обидві доповіді сприяли активізації дій щодо пришвидшення розробки проєкту й проведення тендера на виконання робіт.

У 1908 р. у пресі спалахнув скандал, пов'язаний з діяльністю думи. Газети «Киевская мысль» і «Последние новости» звинуватили її у розтраті на каналізацію 300–400 тис. руб. і закликали владу притягти до кримінальної відповідальності увесь склад гласних. На захист думи та її рішень виступив інженер В. Демченко. Він припустив, що підрядники, котрі вибули з конкурсу, звернулися до ліберальних газет і розгорнули кампанію з дискредитації думи. У газеті «Киевлянин» В. Демченко опублікував статтю, де докладно роз'яснив містянам подробиці прийняття рішень. За його твердженням, проєкт думи був значною мірою рамковим, а не технічним документом. Зокрема, були відсутні: план проведення робіт, докладні геологічні розрізи, не вказувалося, де саме мають пройти колектори. На усунення цих недоліків знадобилися час і кошти. Так само інженер описав і тендерні перегони. На конкурс надійшло майже 100 заявок від підрядників, але врешті-решт в ньому взяли участь лише четверо з них. Інші або не з'явилися, або надіслали критичні зауваження щодо проєкту. Підрядники запропонували різні матеріали, зокрема чавун, бетон, кераміку, й різні методи виконання робіт. Оскільки далеко не всі гласні розумілися на технічних деталях поданих заявок, то міський голова долучив до розгляду питання експертів. Більшість з них,

а саме А. Абрагамсон¹, О. Термен², М. Артем'єв³, В. Безсмертний⁴, висловилися за використання для будівництва каналізації чавуну. Після спільних засідань з експертами гласні більшістю голосів таємним волевиявленням обрали підрядника, який гарантував якість матеріалу й довговічність використання каналізації. І дійсно, його пропозиція була на 300 тис. дорожчою від запланованої. Також підрядник зобов'язувався виконати роботи у найкоротші терміни й гарантував, що, окрім вже заявлених, ані додаткових робіт, ані витрат не буде. Тому В. Демченко мав надію, що й кияни, вивчивши питання, зрозуміють правильність рішення гласних (Демченко В.Я., 1908).

Публікації викликали у думі чергову хвилю суперечок, у яких поєдналися лобізм і політика. Водночас зміст питання залишався поза увагою гласних. На поверненні до розгляду питання й ухваленні рішення на користь будівництва бетонного колектора наполягав В. Бражников. Вкотре був змушений йому опонувати інженер В. Демченко. Він наводив приклад Варшави, де термін експлуатації схожої споруди становив лише 5–6 років.

Частина гласних взагалі не бажала обговорювати ані фінанси, ані терміни, ані матеріали. Вони наполягали на необхідності з'ясування причетних до скандальних публікацій і зверненні до міського голови щодо їх судового переслідування. У цій дискусії гласний Н. Ярошевський наголошував, що преса має право на критику. Але у відповідь Ф. Бржозовський стверджував, що наклеп має переслідуватися, навіть якщо це публікація у пресі. Зрештою, голосувалося два питання: підтвердження результатів тендеру (52 гласних — «за») і початок судового переслідування авторів публікацій (45 осіб — «за», 17 — «проти»). Газетний скандал і суперечки в думі призвели до відставки, за власним бажанням, голови каналізаційної комісії О. Кіха.

Але це не зупинило просування проекту. 28 квітня 1908 р. дума розглянула угоду з переможцем тендеру, інженером Е. Гаррісом (Заседание

думы. Киевлянин, 1908. № 115). Нею передбачалося, що перша черга робіт буде реалізована до 1 вересня 1909 р. Їх вартість становила 925 тис. руб. Проект, у цілому, мав завершитися за рік після видачі підряду. Укладенню угоди активно протидіяв гласний М. Добринін. Він переконував, що ціна робіт надзвичайно висока, інтереси переможця тендера лобіювали деякі гласні, а зміни до проекту, які внесла дума, не були узгоджені з Міністерством внутрішніх справ. 7 травня 1908 р. міський голова повідомив губернатора про особливу думку гласного (Особое мнение гласного городской думы Н.П. Добрынина. Киевлянин, 1908. № 127). Після розгляду питання губернатор цілковито підтримав рішення думи.

Будівництво було повільним, поетапним і супроводжувалося як проблемами технічного характеру, так і вже традиційною полемікою між гласними. Наприклад, під час засідання 28 листопада 1908 р. розглянуто суперечку про якість складових для колекторів. Було повідомлено, що Е. Гарріс привіз від заводів-підрядників 1166 чавунних труб. Комісія прийняла лише 686. Інші нібито не відповідали вимогам. Заводи-підрядники заперечили факт невідповідності та наполягали на утворенні експертної комісії. Гласний П. Голубятніков заявив, що хоча труб він взагалі не бачив, але чавунний колектор — це фатальна помилка, тому необхідно прийняти виконане замовлення, повернутися до початкового проекту і всі комунікації, що залишилися, збудувати з бетону (Заседание думы. Киевлянин, 1908. № 332).

Попри негаразди, роботи виконувалися відповідно до графіку й проектної документації. Станом на 1 червня 1909 р. Либідський чавунний колектор було добудовано до Совської канави. Після огляду й перевірки ця ділянка була прийнята містом. По лінії Володимирсько-Либідського колектора гончарні труби було прокладено до Ново-Прозоровської дороги. По лінії Совського колектора було збудовано і прийнято 2134 м комунікацій (Работы по расширению сети городской канализации. Киевлянин, 1909. № 143).

Паралельно дума, спираючись на експертну оцінку, що рекомендувала об'єднати вже існуючі каналізаційні комунікації з новозбудованими, здійснила ліквідацію Київського товариства каналізації як акціонерного підприємства. Усі споруди, разом із зрошувальними полями, майном, технікою, були викуплені й перейшли у власність міста (Серга Ж.І., 2011. С. 73).

Зрештою, можна вважати, що цей проект був вдалим для міста. Станом на осінь 1910 р., коли термін каденції думи завершувався, вона пододала супротив окремих установ, які не поспішали надавати дозвільні документи на спорудження певних ділянок колектора. Зокрема, проблеми виникли з управлінням Московсько-Київсько-Воронезької залізниці. Інженери змушені були розробити і запропонувати 29 варіантів прокладки колектора. Зрештою, місто

¹ Абрагамсон Артур Адольфович — архітектор, інженер, один з ініціаторів спорудження централізованої мережі каналізації, брав участь у побудові київського фунікулера.

² Термен Олексій Федорович — інженер, підприємець, засновник машинобудівного заводу, поставляв обладнання для водопровідного товариства, встановлював водограї на Царській площі у Маріїнському паркові тощо.

³ Артем'єв Микола Андрійович — вчений, електротехнік, перший завідувач кафедри електротехніки Київського політехнічного інституту, розробник проектів спорудження центральної електростанції та прокладення міської електромережі.

⁴ Безсмертний Володимир Андріанович — архітектор, завідувач Київського губернського будівельного відділу, голова київського відділення Товариства цивільних інженерів, спроектував електростанції для трамвая, освітлення Андріївської вулиці, проводив роботи з укріплення схилів Дніпра.

успішно реалізувало проєкт вартістю у 1853 тис. руб. У жовтні 1910 р. до нової каналізаційної системи стали приєднувати приватні садиби.

Ще одним інфраструктурним проєктом міської думи стало комплексне облаштування вулиць і спроба упорядкування не лише правил, а власне і самої забудови Києва, що часом мала стихійний, а інколи й варварський характер.

Передвиборча програма «новодумців» обіцяла киянам покращення стану покриття й освітлення вулиць як у центрі, так і на околицях міста. Проблему надзвичайно яскраво висвітлювала газета «Киевлянин». У одній із опублікованих на її шпальтах статей зазначалося: «На деяких вулицях, особливо тих, що мають суттєвий нахил, стан вулиць є справжньою бідою. Наприклад, на Андріївському узвозі взимку цілий день можна спостерігати сумні картини: коні вибиваються із сил, ковзають, падають і т. і., сани з вантажами перекидаються... У центрі міста вже не має змоги пересуватися на санях. У інших частинах не можна їздити на колесах, бо це значить перекидатися кожну хвилину» (Бездорожжя в Києве. Киевлянин, 1908. № 51).

Вирішувати проблему дума розпочала навесні 1907 р. 25 березня гласні розглянули правила облаштування тротуарів. Передбачалося, що роботи розпочнуться з центральних вулиць міста. Зокрема, на Хрещатику, Фундуклеївській, Прорізній, Миколаївській — тротуари потрібно зробити із асфальту або бруківки. На Великій Васильківській і Володимирській передбачалося облаштувати покращену заасфальтовану смугу шириною у 3 аршини (2,13 м.). Для встановлення освітлення підвалів відводилося не більше 6 вершків (26,67 см) тротуару (Заседание думы. Киевлянин, 1907. № 89). Зрештою, хоча асфальтування визнавалося найкращим, ухвалено було рішення про застосування «німецького» типу покриття вулиць (замощення кам'яними «кубиками» на бетонній основі, які заливалися асфальтовою смолою) (Обзор деятельности Киевской городской думы за четырехлетие 1906–1910 гг., 1910. С. 14).

5 липня 1907 р. дума ухвалила рішення про замощення бруківкою вул. Совської, перемощення Поліцейської, розширення Жилянської на ділянці між Володимирською і Безаківською. (Заседание думы. Киевлянин, 1907. № 185). На наступні 1909–1910 рр. дума запланувала ще більш амбітні звершення. Передбачалося покращення дорожнього покриття на таких вулицях та ділянках: Велика Васильківська, Поліцейська, Велика Володимирська, Підвальна, Львівська, Жилянська, Кадетське шосе, Глибочиця, Верхній Вал, набережна Дніпра, Бібіковський бульвар, а також на Житньому базарі. Вартість таких робіт складала 2 млн. руб. (Заседание думы. Киевлянин, 1908. № 105). Але амбітні плани обмежувалися фінансовими можливостями міста

і проблемами з постачанням матеріалів. Жоден з підрядників на імперському просторі не мав можливості виконати замовлення міста на постачання гранітної бруківки.

Через це гласні доручили міському голові провести перемовини з міністром торгівлі й промисловості про можливе залучення до реалізації проєкту іноземних виробників. 18 квітня 1909 р. дума отримала телеграму від І. Дьякова, у якій сповіщалося про дозвіл на укладення угоди із шведськими підрядниками на постачання гранітної бруківки. Також повідомлялося, що міністр висловив жаль з приводу відсутності на теренах імперії масштабних розробок граніту, які б мали можливість забезпечити потреби Києва (К замоощению улиц города Киева гранитными кубиками. Киевлянин, 1908. № 107).

У 1910 р. проблема покриття вулиць постала знову — бруківки не вистачало для виконання усіх запланованих робіт, але цього разу дозвіл від імперського центру на закупівлю у Швеції отримати не вдалося. Попри чергові негаразди, дума провела тендер на виконання робіт. У конкурсі взяли участь чотири підрядники: інженери Лозинський (Київ), Каменський (Варшава), Пржибильський (Варшава), технічна контора «Кукш і Літке» (Варшава). Згодом до нього долучився інженер Крушевський, який виконував роботи у 1909 р. (Торги на производство новых мостовых работ в текущем году. Киевлянин, 1910. № 16), котрий і виграв тендер. Першочергово план виконання робіт передбачав замощення бруківкою лівої частини Хрещатики, половини вулиці Володимирської, частини Фундуклеївської (до Тимофіївської), частини Бібіківського бульвару, тощо (Экстренное заседание думы. Киевлянин, 1910. № 27).

Гласний В. Оргіс-Руттенберг піддав жорсткій критиці проведений конкурс. Його результати він вважав незаконними. Аргументи були такими: оголошення про конкурс публікувалося лише у київських газетах і петербурзькій «Торгівельно-промисловій», що обмежило участь у ньому частини зацікавлених інженерів і технічних контор; конкурс оголосили, хоча усім відомо, що місто не має достатньо коштів на реалізацію проєкту; відсутній план ведення робіт. Йому опонував голова мостової комісії В. Демченко, який на фактах спростував таку заяву (К вопросу об учреждении торгов на предстоящие мостовые работы. Киевлянин, 1910. № 32).

Поряд з тим час від часу поставали проблеми, пов'язані з неузгодженістю дій підрядників і лише частковою обізнаністю у технічних аспектах гласних думи. Траплялося, що вже вкриті бруківкою вулиці знову опинялися у незадовільному стані. Це було пов'язано з іншими проєктами, як-от спорудженням окремих ділянок каналізації, ремонтом водогону тощо. Зокрема, у 1910 р. газета «Киевлянин» наголошувала: «... половина Хрещатики перерита від Бессарабки

до Миколаївської вулиці і являє собою хаотичний безлад. ... ця частина Хрещатика унеможливи́є навіть пішохідний рух» (Беспорядочное состояние Хрещатика. Киевлянин, 1910. № 198).

Таким чином, упродовж каденції думі вдалося лише частково реалізувати проект. Новий тип покриття прокладено на вулицях та площах: Хрещатик (від Бессарабки до Європейського готелю, окрім лівої частини від вул. Інститутської до Царської площі); Олександрівська (від церкви Різдва до Олександрівської площі); Миколаївська (від Хрещатика до театру Соловцов); Тимофіївська; Фундуклеївська (від Хрещатика до Тимофіївської); Велика Володимирська (від Великого Бульвару до Караваєвської); Прорізна; Думська площа.

Водночас облаштування околиць міста відбувалося за залишковим принципом. Там вулиці замощували каменем, який було знято з центральної частини Києва.

Разом з покращенням покриття вулиць дума взялася за облаштування освітлення. Дбаючи про витрати з бюджету, гласні намагалися сприяти впровадженню інновацій. У 1909 р. було прийнято рішення про заміну звичайних електричних дугових ліхтарів на так звані «полум'яні». Вони давали більше світла і витрачали менше електроенергії (К упорядочению уличного освещения. Киевлянин, 1909. № 138). Загалом упродовж каденції думи у місті було встановлено 149 електричних, 50 газових, 672 газових ліхтарі (Обзор деятельности..., 1910. С. 18–21). Але й тут не обійшлося без прикрих випадків. Не маючи чіткого плану, ліхтарі встановлювали майже у довільному порядку. Зокрема, на засіданні 30 травня 1907 р. гласні від Старокиївської дільниці повідомляли, що у їхньому районі не встановлено жодного нового ліхтаря. Вони обурювалися, що навіть Софійський собор освітлюється старими газовими світильниками (Заседание думы. Киевлянин, 1907. № 91). Такі проблеми гласні намагалися вирішувати достатньо швидко і виділяти кошти для виправлення помилок і додаткового забезпечення міста освітлювальними приладами.

Облаштування вулиць було неможливим без генерального планування й упорядкування правил забудови міста. Внаслідок будівельних лихоманок кінця XIX — початку XX ст. Київ потерпав від будівельного хаосу. Це питання було складним і дратівливим для певної частини гласних, які володіли цим бізнесом або були пов'язані з ним. Тому гостра полеміка щодо запровадження або регулювання правил будівництва точилася упродовж усієї каденції думи.

Певного консенсусу гласні досягли лише у 1910 р. Під час засідання думи 9 квітня член управи Ф. Фальберг підняв питання обмеження висотності забудови. Доповідач наполягав, що до Києва необхідно застосувати правила, що вже

давно діють у Санкт-Петербурзі. За ними висота будинку не має перевищувати ширину вулиці. Інше може бути передбачено лише для площ і кутових будинків. Для підсилення аргументації він навів конкретний приклад вулиці Стрілецької, «яка нагадує ущелину, де нема ані світла, ані повітря» (Заседание думы. Киевлянин, 1910. № 101). І таких вулиць у місті не бракувало.

Опонентом цього доповідача виступив гласний А. Ржепецький. Він наголосив, що дума не має права втручатися у справи приватних забудовників: «Хтось купив ділянку і планує чотири поверхи, а дума обмежує в два». І такі дії він вважає неприпустимими. Його підтримав гласний В. Бражников. Він вказував, що будь-які заборони щодо висотності зачеплять приватні інтереси, знецінять земельні ділянки і від цього втратить лише бюджет міста.

Частина гласних підтримала Ф. Фальберга. Вони висловили думку, що здоров'я громадян важливіше, ніж кишеня домовласників. Високі будинки це сирість, нестача світла і, зрештою, джерело епідемії. Гласний В. Іозефі вказував на те, що надмірна висотність — це небезпека пожеж: «...на тлі теперішньої лихоманки споруджують 5–6-поверхові будинки на вузьких вулицях. Що буде, якщо почнеться пожежа?». На підтримку виступив і Ф. Бурчак. Він говорив про те, що всі європейські міста в усіх цивілізованих країнах мають власні правила забудови, лише Київ позбавлений таких. Підсумком дебатів стала підтримка упорядкування міста. Дума проголосувала за створення правил забудови за зразком Санкт-Петербурга. Відповідно до встановлених нормативів, будинки не мали перевищувати ширину вулиць, кутові будинки, будинки на площах і відкритих місцевостях мали бути не вище за 15 сажень (32 м). Правила вступали в дію за місяць після публікації (Заседание думы. Киевлянин, 1910. № 101). Водночас констатуємо, що спроба думи унормувати правила забудови і перетворити цей процес із стихійного, варварського на цивілізований залишилася переважно на папері. Лише у травні 1910 р. було видано 17 дозволів на зведення нових кам'яних споруд. Серед них: 1 — на семиповерховий будинок і 3 — на восьмиповерхові (К домостроительству в Киеве. Киевлянин, 1910. № 160). Загалом каденція думи відзначилася значним зростанням будівництва на околицях міста, де зосереджувалося неможливе населення. За цей час з'явилося 464 нових кам'яних і 493 дерев'яних будинки (Обзор деятельности Киевской городской думы..., 1910. С. 7).

Кілька започаткованих думою інфраструктурних проєктів завершити не вдалося, або їх реалізація залишилася у планах на майбутнє. Зокрема, це й реформування системи міського транспорту. Одним з основних засобів пересування був міський трамвай. Він перебував у концесії, і опікувалося ним «Трамвайне товариство». Через

збільшення міської території та росту чисельності населення, а також з причини передвиборчих обіцянок гласних дума змушена була вдатися до його реформування. Вже на першому засіданні В. Проценко доповів, що трамвайне товариство прокладає колію з Куренівки до Пущі-Водиці. Він пропонував створити спеціальну комісію, яка огляне місце будівництва й надасть пропозиції. Гласний М. Волинський, обстоюючи інтереси киян, пропонував ухвалити резолюцію: 1. З'єднати колію до Пущі-Водиці з міською залізницею. 2. Зменшити плату за проїзд для учнів. 3. Встановити місячні й сезонні квитки. 4. Зменшити плату з першої версти до «Кинь-Грусть» (Перший день засідання нової думи. Громадська думка, 1906. № 166.). Дума також розглянула прохання містян про сполучення трамвайною колією Лук'янівки й Житнього ринку (Мешканці Глибочиці. Громадська думка, 1906. № 188).

Реформи визріли не лише тому, що необхідно було сполучити центр й околиці, але й тому, що стан рухомого складу й обслуговування було у надзвичайно незадовільному стані. Дума неодноразово розглядала скарги від виборців на міський трамвай. Зокрема, домовласник А. Кирилов повідомляв про друк квитків без дати. Він вказував, що пасажир, який придбав такий квиток, змушують ще раз сплатити вартість під час поїздки. Також наголошував, що вагони трамвая дуже брудні, а кондуктори не дбають про інтереси пасажирів. Подання і розгляд цієї скарги підтримали гласні Ф. Івановський й І. Башин (Непорозуміння з трамваем. Рада, 1906. № 87). 30 березня 1907 р. на засіданні думи розглядалося питання про погане обладнання вагонів і відсутність у частини з них гальм, що призводило до смертей і травматизму. У виступах знову наголошувалося, що кондуктори не уважні й грубі з пасажирями, продаючи білет, вони пхають його, немов це велика послуга.

Згодом залізнична комісія разом з гласними, котрі представляли усі виборчі дільниці Києва, розробила план розширення мережі трамвайних колій. Її голова В. Іозефі у своїй доповіді запропонував проект нових ліній трамвая: 1. Від гавані через Верхній і Нижній вал, Глибочицьку і Златоустівську (або Дмитріївську) до вокзалу Київ 1 і далі Караваївською, Жилианською, частиною Володимирської до товарної станції, далі — Бульйонною, Набережно-Либідською до військового училища, звідти через Саперний табір до Київ П. 2. Від гавані через Юрковіцю, Богговутівську, Мстиславську до Політехнікуму. 3. Від Шулявської площі Караваївською на Солом'янку. 4. Від перетину Фундуклеївської і Пироговської до Вознесенської церкви. Загалом було представлено вісім маршрутів (Заседание думы. Киевлянин, 1907. № 91). Згодом, у процесі обговорення і дискусій, проект розширили

до 13 нових ліній. Упродовж каденції думи вдалося збудувати лише половину з них. Зокрема: Вокзал — Глибочиця — Поділ — Пристань; Хрещатик — Прорізна — Гоголівська — Керосінна тощо. Вплинути на обслуговування пасажирів і докорінно змінити його думі так і не вдалося. Можливо, проблему вирішив би викуп трамвая містом, але це право можна було реалізувати лише у 1914–1915 рр.

Частиною реформи міського транспорту стала спроба запровадження у Києві автобусного руху. Відповідне рішення міської думи губернатор затвердив 17 травня 1910 р. Метою цього проекту було запровадження доступного й дешевого транспорту, створення конкуренції трамваю (необхідно було здешевити вартість підприємства, щоб місто не витрачало зайві кошти під час викупу). Планувалося також запустити автомобілі-таксометри, які є швидким транспортом й у перспективі замінили б візників. Дума вирішила реалізовувати його шляхом концесії. Достатньо швидко до міської управи надійшла перша пропозиція. Представник швейцарського товариства автомобілів і аеропланів А. Прейс повідомив, що фірма «Clement Bayard»⁵ має бажання виробляти і постачати автобуси до Києва.

Проект був розрахований на кілька років. У перший рік повинні відкритися лінії: Александрівська площа — Міська дума; Царська площа — перетин Фундуклеївської і Хрещатика; перетин Фундуклеївської і Хрещатика — вокзал. У наступні роки: Царська площа — Сінна площа; Сінна площа — вул. Безаківська; Єврейський базар — вул. Велика Васильківська; вул. Велика Васильківська — Царська площа; Царська площа — Троїцький базар; Галицький базар — вокзал; Міська дума — вул. Інститутська. Вартість квитка — 5 коп. Інтервал руху — 10 хвилин. Автобуси на 20–24 пасажирів. Строк дії концесії — 8 років (К устрою в Києве автобусного движения. Киевлянин, 1910. № 136).

Гласні упродовж кількох засідань намагалися обговорити питання. Під сумнів ставився авторитет фірми, суперечки точилися навколо тарифів і пільгового проїзду, обговорювалося питання щодо відмови від автобусного сполучення, наголошували на тому, що вже є зручний трамвай, і на тому, що трамвай стане збитковим. Результатом дискусій було створення комісії, яка розробила й деталізувала умови угоди, узгодила їх з концесіонерами. Вона ухвалила такі рішення:

⁵ «Clement Bayard» — французька автомобільна фірма, заснована Адольфом Клеманом. Спочатку він займався продажем велосипедів. Перші легкові автомобілі розробив, працюючи у конструкторському бюро фірми «Панар-Левассор». У 1903 р. заснував власну справу. Перший автомобіль мав назву «Клеман-Гладіатор». У 1922 р. А. Клеман продав виробництво фірмі «Citroen».

тариф 5 к має бути лише на одному маршруті: від Царської площі до Троїцького базару (на всіх інших маршрутах — 4 к); Хрещатиком автобус має рухатися зі швидкістю не більш ніж 12 верст на годину (приблизно 13 км за год), на інших вулицях — швидкість у 20 верст (приблизно 21 км за год). Рух транспорту здійснюється з 8.00 до 24.00. Моніторинг інших пропозицій показав, що умови французів найбільш сприятливі (Заседание думы. Киевлянин, 1910. № 73). Відкриття автобусного руху було заплановано на 1 травня 1911 р.

Таким чином, впровадження інфраструктурних проектів у життя було достатньо складним. Причинами повільного ухвалення рішень і руху справ були:

1. Неявка гласних на засідання, що призводило до перенесення їх. Виборці, аналізуючи діяльність думи, говорили: «Ми перед виборами хвилюємося, а між тим завжди обираємо кого-небудь і вважаємо, що виконали свій обов'язок, а у вдячність за честь більша частина наших обранців або не відвідують засідання взагалі, або мовчки курять папіроси, або п'ють чай з бубликами, слідкуючи лише за тим, як би образити того чи іншого гласного» (Ясногурський Ф. Н., 1910. С. 29).

2. Політичні амбіції гласних й лобізм певних підприємців призводили до тривалої полеміки, що негативно позначалося на рішеннях, які ухвалювала дума, й термінах їх реалізації.

3. Складність взаємодії між думою й імперським центром, бюрократична тяганина щодо отримання дозволів від відповідних міністрів,

комісій, а також установ і організацій, що перебували на території міста, але не підпорядковувалися йому.

4. Місто не мало достатньо коштів, щоб профінансувати усі необхідні проекти. Дума змушена була вдаватися до позик. Зокрема, у 1908 р. було взято 1 000 000 руб. на покриття витрат щодо викупу містом каналізації. Наступного року дума вдалася до позики у 2 499 875 руб. на розвиток каналізації, відкриття другого колектора і нових зрошувальних полів і 1 000 000 руб. — на перемощення вулиць тощо (Серга Ж. І., 2011. С. 75).

5. Недобросовісні дії частини підприємців.

Отже, упродовж 1906–1910 рр. основними інфраструктурними проектами, які реалізовувала Київська міська дума, були: розбудова каналізації, облаштування й осучаснення вулиць, реформування системи міського транспорту. Модернізаційні перетворення Києва сприяли формуванню нового міського простору в умовах постійного розширення територій. Амбітні плани часом обмежувалися фінансовими можливостями міста, традиційними для імперії бюрократичними тяганинами, впливом бізнесу на ухвалення рішень. Їх реалізацію уповільнювали: складна система отримання дозволів, політична боротьба і особисті суперечки між гласними, несумлінність підприємців. Задекларований у передвиборчих програмах принцип розвитку не лише центру, але й околиць міста, зрештою, зазнав фіаско. Реалії сьогодення відображають схожі проблеми інфраструктурного розвитку Києва й на початку ХХІ ст.

ДЖЕРЕЛА

1. Бездорожье в Киеве. *Киевлянин*, 1908. № 51.
2. Беспорядочное состояние Крещатика. *Киевлянин*, 1910. № 198.
3. Глизь Ю.І. Київська міська дума: розбудова модерного міста. Київ : Інститут історії України НАН України, 2019. 328 с.
4. Демченко В.Я. Решение думой вопроса канализации. *Киевлянин*, 1908. № 115.
5. Ерофалов Б. Проблемы Киевского градопланирования в 1910-е годы. *Сучасні проблеми дослідження, реставрації та збереження культурної спадщини*, 2006. Вип. 3(2). С. 47–54.
6. Заседание думы. *Киевлянин*, 1907. № 89.
7. Заседание думы. *Киевлянин*, 1907. № 91.
8. Заседание думы. *Киевлянин*, 1907. № 172.
9. Заседание думы. *Киевлянин*, 1907. № 185.
10. Заседание думы. *Киевлянин*, 1907. № 189.
11. Заседание думы. *Киевлянин*, 1908. № 105.
12. Заседание думы. *Киевлянин*, 1908. № 115.
13. Заседание думы. *Киевлянин*, 1908. № 332.
14. Заседание думы. *Киевлянин*, 1910. № 73.
15. Заседание думы. *Киевлянин*, 1910. № 101.
16. Заявление члена управы Ф.С. Бурчака. *Киевлянин*, 1907. № 273.
17. Зібрання. *Рада*, 1906. № 90.
18. К вопросу об учреждении торгов на предстоящие мостовые работы. *Киевлянин*, 1910. № 32.
19. К домостроительству в Киеве. *Киевлянин*, 1910. № 160.
20. К замощению улиц города Киева гранитными кубиками. *Киевлянин*, 1908. № 107.
21. К расширению городской канализации. *Киевлянин*, 1907. № 184.

22. К упорядочению уличного освещения. *Киевлянин*, 1909. № 138.
23. К устройству в Киеве автобусного движения. *Киевлянин*, 1910. № 136.
24. Мешканці Глубочиці. *Громадська думка*, 1906. № 188.
25. Непорозуміння з трамваєм. *Рада*, 1906. № 87.
26. Обзор деятельности Киевской городской думы за четырехлетие 1906–1910 гг. Издание группы гласных думы. Киев : Тип. Р.К. Лубковского, 1910. 118 с.
27. Особое мнение гласного городской думы Н.П. Добрынина. *Киевлянин*, 1908. № 127.
28. Перший день засідання нової думи. *Громадська думка*, 1906. № 166.
29. Работы по расширению сети городской канализации. *Киевлянин*, 1909. № 143.
30. Серга Ж.І. З історії забудови Києва у ХІХ — поч. ХХ століть (за документами Державного архіву міста Києва). *Архіви України*, 2011. № 5. С. 68–77.
31. Торги на производство новых мостовых работ в текущем году. *Киевлянин*, 1910. № 16.
32. Экстренное совещание по водопроводному и канализационному вопросу. *Киевлянин*, 1907. № 287.
33. Экстренное заседание думы. *Киевлянин*, 1910. № 27.
34. Ясногурський Ф.Н. Характеристика деятельности Киевского городского общественного управления за истекающее четырехлетие 1906–1910. Киев : Типография И.И. Врублевского и Т.В. Озерова, 1910. 143 с.

REFERENCES

1. Bezdorozhie v Kieve. (1908). *Kievlianin*, 51 [in Russian].
2. Besporiadochnoe sostoianie Kreshchatika. (1910). *Kievlianin*, 198 [in Russian].
3. Ekstrennoie soveshchanie po vodoprovodnomu i kanalizatsionnomu voprosu. (1907). *Kievlianin*, 287 [in Russian].
4. Ekstrennoie zasedanie dумы. (1910). *Kievlianin*, 27 [in Russian].
5. Erofalov, B. (2006). Problemy Kievskogo gradoplanirovaniia v 1910-e gody. *Suchasni problemy doslidzhennia, restavratsii ta zberezhenia kulturnoi spadshchyny*, 3(2), 47–54 [in Russian].
6. Hlyz, Yu. I. (2019). Kyivskamiska дума: rozbudova modernoho mista. Kyiv [in Ukrainian].
7. K voprosu ob uchrezhdenii togov na predstaioashchie mostovyie raboty. (1910). *Kievlianin*, 32 [in Russian].
8. K domostroitelstvu v Kieve. (1910). *Kievlianin*, 160 [in Russian].
9. K zamoshcheniiu ulits goroda Kieva granitnymi kubikami. (1908). *Kievlianin*, 107 [in Russian].
10. K rasshireniiu gorodskoi kanalizatsii. (1907). *Kievlianin*, 184 [in Russian].
11. K uporiadocheniiu ulichnogo osveshcheniia. (1909). *Kievlianin*, 138 [in Russian].
12. K ustroistvu v Kieve avtobusnogo dvizheniia. (1910). *Kievlianin*, 136 [in Russian].
13. Meshkantsi Hlubytsi. (1906). *Hromadska dumka*, 188 [in Ukrainian].
14. Neporozuminnia z tramvaem. (1906). *Rada*, 87 [in Ukrainian].
15. Obzor deiatelnosti Kievskoi gorodskoi dумы za chetyrehkhetie 1906–1910 gg. (1910). Kyiv: Izdanie grupy gласnykh dумы [in Russian].
16. Osoboie mnenie glasnogo gorodskoi dумы N. P. Dobrynina. (1908). *Kievlianin*, 127 [in Russian].
17. Pershyi den zasidannia novoi dумы. (1906). *Hromadska dumka*, 166 [in Ukrainian].
18. Raboty po rasshireniiu seti gorodskoi kanalizatsii. (1909). *Kievlianin*, 143 [in Russian].
19. Serha, Zh. I. (2011). Z istorii zabudovy Kyieva u ХІХ — poch. ХХ stolit (za dokumentamy Derzhavnoho arkhivu mista Kyieva). *Arkhivy Ukrainy*, 5, 68–77 [in Ukrainian].
20. Torgi na proizvodstvo novykh mostovykh rabot v tekushchem godu. (1910). *Kievlianin*, 16 [in Russian].
21. Yasnogurskii, F. N. (1910). Kharakteristika deiatelnosti Kievskogo gorodskogo obshhestvennogo upravleniia za istekaiushchee chetyrehkhetie 1906–1910. Kyiv [in Russian].
22. Zasedanie dумы. (1907). *Kievlianin*, 89 [in Russian].
23. Zasedanie dумы. (1907). *Kievlianin*, 91 [in Russian].
24. Zasedanie dумы. (1907). *Kievlianin*, 172 [in Russian].
25. Zasedanie dумы. (1907). *Kievlianin*, 185 [in Russian].
26. Zasedanie dумы. (1907). *Kievlianin*, 189 [in Russian].
27. Zasedanie dумы. (1908). *Kievlianin*, 105 [in Russian].
28. Zasedanie dумы. (1908). *Kievlianin*, 115 [in Russian].
29. Zasedanie dумы. (1908). *Kievlianin*, 332 [in Russian].
30. Zasedanie dумы. (1910). *Kievlianin*, 73 [in Russian].
31. Zasedanie dумы. (1910). *Kievlianin*, 101 [in Russian].
32. Zaiavlenie chlena upravy F. S. Burchaka. (1907). *Kievlianin*, 273 [in Russian].
33. Zibrannia. (1906). *Rada*, 90 [in Ukrainian].

Дата надходження статті до редакції: 21 липня 2020 р.