

ІСТОРИЧНІ НАУКИ

УДК 94(477.8)“1895–1917“

С.Є. Антонова, Я.П. Цецик

РОЛЬ ОРГАНІВ МІСЦЕВОГО САМОВРЯДУВАННЯ У РОЗВИТКУ ІНФРАСТРУКТУРИ ПОВІТОВИХ МІСТ ВОЛИНІ НА ПОЧАТКУ ХХ СТ.

У статті на основі періоджерел проаналізовано роль органів місцевого самоврядування у розвитку інфраструктури ряду повітових центрів Волині на початку ХХ ст. Досліджено основні напрями їхньої діяльності у напрямку покращення благоустрою міст. З'ясовано роль міських дум в електрифікації регіону та визначено її значення для покращення інфраструктури міст. Визначено витрати бюджетів ряду міст Волинської губернії, які спрямовувалися на благоустрій міст та досліджено на, які потреби спрямовувалися ці кошти.

Ключові слова: міська дума, благоустрій міста, Волинська губернія, електрична станція.

На сучасному етапі розвитку України органи самоврядування відіграють ключову роль у вдосконаленні інфраструктури міст нашої держави. Тому вивчення позитивного досвіду минулого та його раціонального використання є важливим і нині.

Наразі відсутні наукові праці, в яких би було проаналізовано роль органів місцевого самоврядування у розвитку інфраструктури міст Волині на початку ХХ ст. Саме тому у процесі дослідження було використано документи, які зберігаються в Державних архівах Волинської та Рівненської областей.

Дослідити основні напрями діяльності органів місцевого самоврядування ряду міст Волинської губернії у покращенні інфраструктури повітових центрів губернії на початку ХХ ст.

Впродовж ХІХ – на початку ХХ ст. органи міського самоврядування відігравали ключову роль у розвитку інфраструктури міст Волині. У бюджети тогочасних міст закладалися певні кошти, які мали спрямовуватися на їхній благоустрій. Однак не у всіх повітових містах краю це відбувалося рівномірно. Адже ключову роль у розвитку того чи іншого міста відігравав його економічний потенціал, наявність або відсутність розвиненої мережі торгівельних закладів та ряд інших факторів. Ці чинники впливали на формування міського бюджету, а значить і на можливості міської думи фінансувати розвиток інфраструктури міста. У досліджуваній період прибутки міських бюджетів повітових міст були неоднаковими. Так, у 1910 р. прибутки м. Дубно склали 34 735 руб. [1, арк. 139], м. Луцька – 51 226 руб. 34 коп. [2, арк. 229-236], м. Рівного – 64 735 руб. [3, арк. 132 зв.].

Варто відзначити, що у документах початку ХХ ст., які стосувалися інвестицій у розвиток інфраструктури міста вживався термін «благоустрій міста». Кожне місто при формуванні видатків на наступний рік планувало певну суму на його благоустрій. Зокрема, у видатковій частині бюджету м. Дубно у 1910 р. планувалося виділити на досліджувані потреби 1 тис. руб. [1, арк. 139], м. Луцька – 4 931 руб. 20 коп. [2, арк. 231], м. Рівного – 2 571 руб. [3, арк. 132 зв.].

Таким чином, кошти, які витрачалися органами міського самоврядування на благоустрій міст залежали від прибутків кожного міста й від нагальних потреб.

На багатьох засіданнях міських дум неодноразово порушувалися питання про доцільність проведення робіт, у результаті чого було б покращено інфраструктуру міста, відремонтовано вулиці, мости тощо. Зокрема, на одному з засідань міської думи Луцька було розглянуто питання про покращення місць для торгівлі сільськогосподарською продукцією. Це було зумовлено тією обставиною, що Покровська площа, де розміщувався міський ринок, на якому селяни навколишніх сіл реалізовували різноманітну продукцію, а місцеві пекарі хлібобулочні вироби, була непридатною для торгівлі цими товарами. Адже не було навіть столів, на які торговці могли б викласти свій товар, тому реалізовували його або з підвід, або з землі, що «викликало справедливе незадоволення обивателів м. Луцька» [4, арк. 10]. Намагаючись задовольнити потреби жителів та не допустити забруднення продуктів харчування, міська управа (виконавчий орган місцевого самоврядування) розпочала роботи по створенню нових «торговельних рядів», які було перенесено на набережну р. Глушвиця. Ці роботи велися впродовж 3-х років., а з бюджету міста було витрачено близько 2-х тис. руб. З метою покращення умов торгівлі на набережній було встановлено «спеціальні столи та лавки, які надавалися у безкоштовне користування сільським торговцям». Проте створення нового ринку зустріло протидію з боку власників будинків, розташованих на вищеназваній набережній. Низку скарг подали й власники та орендарі кількох шинків, які не могли змиритися з «думкою, що двори в яких раніше влаштовували п'яні оргії перетворилися на зелений базар» [4, арк. 10-10 зв.].

Аналіз видатків, затверджених міською думою м. Луцька, дає підстави стверджувати, що орган міського самоврядування приділяв значну увагу покращенню благоустрою міста на початку ХХ ст. Лише на утримання вулиць, тротуарів та набережних міста у 1911 р. було витрачено 328 руб. 42 коп., у 1913 р. – відповідно 794 руб. 43 коп., у 1915 р. – 1,5 тис. руб. На утримання міських бульварів і садів у 1913 р. було освоєно 278 руб. 81 коп., а на освітлення вулиць міста – 5,6 тис. руб. На ці ж потреби у 1915 р. планувалося використати відповідно 400 руб. та 6 391 руб. Загалом запланований міською думою бюджет м. Луцька на 1915 р. становив 80 274 руб., з яких на благоустрій міста було виділено 8 906 руб. [5, арк. 33-48]. Проте цього не вдалося реалізувати, у зв'язку з тим, що в результаті наступу австро-угорських військ місто у тому ж році було окуповане.

Докладаючи значних зусиль для поліпшення ситуації з прибиранням міської території та встановлення на будинках назв вулиць, органи місцевого самоврядування часто зобов'язували робити це власників великих будинків та підприємців. Так, в одній із постанов Луцької міської думи у 1910 р. було наголошено, що на будинках де розміщені торговельні та промислові підприємства мали бути встановлені «таблички, на яких вказано назву вулиці, ім'я та прізвище власника цього торговельного підприємства». Було прийнято рішення, щоб вони мали двірників, якщо не у всіх будинках, «то хоча б на головних вулицях» [6, арк. 23-23 зв.].

Значна увага в той час була приділена і освітленню вулиць, що здійснювалося керосиновими ліхтарями. Кожен власник будинку, який знаходився на забрукованій вулиці відповідно до постанови міської думи від 5 червня 1903 р. мав утримувати керосиновий ліхтар, що коштувало 7 руб. на рік. На засіданні міської думи Луцька у 1910 р. розглянули питання про переведення натуральної повинності міщан з освітлення міста на грошову. Це було зумовлено будівництвом у місті електричної станції. Планувалося з 25 вересня 1910 р. розпочати освітлення вулиць міста електричними ліхтарями, що було вигідно для власників будинків.

30 квітня 1907 р. Луцька міська дума на своєму засіданні розглянула проект інженера А. Л. Яра про потребу в спорудженні у місті електричної станції. Між ним і міською управою було укладено концесійну угоду, згідно з якою остання виділяла для її

будівництва 1000 квадратних сажнів міської землі. У пункті 19 концесійного договору зазначалося, «що впродовж перших десяти років концесії підприємець зобов'язується освітлювати місто 10 вуличними ліхтарями», які мали бути встановлені його коштом. Кожен з цих ліхтарів мав працювати не менше 2 тис. годин на рік. Ліхтарі розміщували на відстані 40 сажнів один від одного. Міські адміністративні установи отримали 15% знижку за користування електричним освітленням. Крім того, вартість освітлення міста мала зменшуватися щорічно [7, арк. 11а-13]. Незабаром ця електрична станція розпочала свою роботу.

Значно складніше реалізовувався проект будівництва електричної станції у Рівному. У 1911р. Рівненською міською думою було прийнято рішення розпочати підготовку проектної документації з метою будівництва електричної станції. Однак впродовж певного часу цей проект гальмувався у зв'язку з тим, що місцевий аристократ князь С. Любомирський лобював проект будівництва електричної станції власним коштом. Вона мала освітлювати палац князя, частину міських вулиць та помешкань заможних міщан. 26 квітня 1912 р. міська управа скерувала у Волинське губернське правління обґрунтування доцільності підтримки органами влади їхнього проекту будівництва станції. Одночасно з цим вони вимагали відхилити проект князя С. Любомирського [8, с. 119]. Дещо пізніше міністерство шляхів і сполучень відмовило князю С. Любомирському у наданні дозволу на встановлення стовпів для освітлення вулиць, а міській управі, навпаки такий дозвіл було надало. Останню крапку у суперечці аристократа та міської думи поставив Сенат Російської імперії, який відмовив князю у задоволенні його касаційної скарги щодо будівництва електричної станції у Рівному, а органу міського самоврядування надав відповідний дозвіл [8, с. 119].

Незабаром у місті розпочалося будівництво електричної станції. Враховуючи вартість цього проекту, а згідно кошторисної документації вартість будівництва станції та освітлення частини міських вулиць оцінювалася у 180 тис. руб. Цю суму розподілили наступним чином – 25 тис. руб. було виділено з бюджету міста, а 155 тис. руб. надали приватні особи, заможні жителі міста, які були зацікавлені у швидкому введенні в дію електричної станції, що об'єдналися в «Товариство пайовиків». Члени цього товариства мали отримувати дивіденди після введення в експлуатацію електричної станції та електричну енергію дешевше ніж інші споживачі [8, с. 119-120]. Ця станція перебувала в управлінні міської думи. Ще напередодні створення «Товариства пайовиків» міська дума зверталася до органів адміністративної влади імперії з проханням «дозволити облігаційну позику у 100 000 руб. для влаштування власного електричного освітлення» [9, арк. 163]. Проте ця пропозиція була відхилена, тому до спорудження електричної станції залучили кошти заможних жителів міста.

Таким чином, на початку ХХ ст. у повітових містах Волині органи міського самоврядування докладали значних зусиль для будівництва електричних станцій, що великою мірою позитивно впливало не лише на розвиток інфраструктури, а й сприяло модернізації підприємств.

Дослідження питань, пов'язаних з поліпшенням благоустрою міст на Волині постійно розглядалися міськими гласними. Поступово зростали й асигнування на ці потреби з міського бюджету. Однак, у різні роки суми були неоднаковими. Так, у 1905 р. у м. Дубно в бюджеті було передбачено на благоустрій міста 674 руб., на освітлення міських вулиць – 674 руб., на ремонт вулиць – 444 руб. [10, арк. 32 зв.-33 зв.]. В наступні роки дані показники повільно зростали, що зумовлено наявністю незначних коштів, які мав у своєму розпорядженні цей повітовий центр губернії.

У 1910 р. міські уповноважені м. Дубно розглядали можливість будівництва ліній телефонного зв'язку. Значну допомогу в реалізації цього проекту надавала аристократка графиня Шувалова, яка безоплатно виділила стовпи для встановлення телефонних ліній.

Орган міського самоврядування у тому ж році розпочав підготовку проектної документації та підготував кошторис на виконання цих робіт [1, арк. 122].

На засіданнях міських дум неодноразово порушувалися питання про брукування вулиць. Ініціаторами цього були як представники органів міського самоврядування, так і адміністративної влади. 15 липня 1910 р. луцький повітовий справник на засіданні Луцької міської думи у своєму виступі звернув увагу присутніх членів управи на необхідності брукування вулиць навколо міського скверу, який знаходився на колишній «Парадній площі». Він звернувся до присутніх з вимогою прийняти для цього «енергійні заходи». Однак рішення міської думи було не на користь пропозиції повітового справника. Члени управи обґрунтовували позицію тим, що у бюджеті міста не «було достатньо коштів для виконання цих робіт». Тому, міська дума запропонувала надати лише частину коштів на реалізацію цього проекту, а у разі підтримання пропозиції жителями міста, саме вони повинні були оплатити 50% вартості робіт по брукуванню цих вулиць. Гласні міської думи аргументували свою точку зору тим, що на вказаних справником вулицях розташовувалися будинки заможних жителів міста. На брукування вулиць та провулку біля міського скверу згідно проектної документації потрібно було 4,7 тис. руб., а міська управа мала можливість виділити на це лише 2 733 руб. 75 коп. Тому на цьому засіданні було прийнято компромісне рішення «створити комісію» з членів управи, яким доручили «вивчити це питання» [6, арк. 75-75 зв.].

Отже, органи міського самоврядування при проведенні робіт, спрямованих на покращення благоустрою міст були змушені діяти у межах кошторисів видатків міського бюджету. Тому ряд питань, на вирішення яких їх націлювали представники адміністративної влади не завжди вирішувалися швидко, а виконання потрібних робіт переносилося на наступні роки.

Органи міського самоврядування м. Луцька та м. Рівного після початку роботи електричних станцій значну увагу приділяли подальшому покращенню освітлень міст у вечірній час. 3 травня 1913 р. комісія міської думи під головуванням Е. Я. Ясинського винесла на її розгляд питання про встановлення у місті 19 нових електричних ліхтарів [11, арк. 89].

У Рівному у 1914 р. міська дума, враховуючи позитивну динаміку розвитку електричної станції, займалася не лише питаннями покращення освітлення вулиць міста, а й розпочали комплекс підготовчих заходів для будівництва трамвайних ліній і запуску електричного трамвая. 17 квітня 1914 р. було прийнято рішення створити комісію міської думи «для вивчення питання про влаштування електричного трамвая у місті та його околицях». А вже 21 травня того ж року було прийнято рішення розпочати будівництво трамвайних ліній «у місті та околицях». За відсутності коштів у бюджеті міста їх мало будувати приватне підприємство «Шоман і К», яке отримало концесію на 30 років. Одночасно з отриманням концесії воно надало гарантії міській владі, що в бюджет міста буде перераховуватися не менше 1,8 тис. руб., отриманих від експлуатації трамваїв [12, арк. 35-35 зв.]. При підготовці проектної документації на будівництво трамвайних ліній особлива увага була відведена сполученню міста з с. Шубків, де знаходився військовий полігон. Вартість проїзду в межах міста пропонувалося встановити 5 коп. за 0,5 год., до с. Житин – 30 коп., до с. Шубків – 50 коп. Окрема плата встановлювалася за перевезення значних вантажів [12, арк. 29-29 зв.].

Таким чином, після введення в дію електричної станції міська дума Рівного поставила перед собою нову мету: розпочати у місті будівництво трамвайних ліній для запуску електричного трамвая. Згідно проектної документації трамвайне сполучення мало з'єднати місто з с. Шубків. Це планувалося зробити не лише для перевезення пасажирів, а й для покращення доставки вантажів з підприємств до залізниці. Тому поряд з пасажирськими вагонами мали курсувати й вантажні. Міською думою було

встановлено плату за проїзд та перевезення вантажів, які концесіонери не мали змоги змінити без погодження органом міського самоврядування.

В окремих випадках з питаннями необхідності покращення санітарного стану в повітових центрах до міських дум зверталися представники адміністративної влади. Так, 1 червня 1910 р. до Луцької міської управи звернувся повітовий справник про необхідність покращення санітарного стану міста, оскільки ним було проведено «огляд міста та виявлено, що салотопні і миловарні заводи», які були розміщені у місті сприяли розповсюдженню «дуже небезпечного для здоров'я забрудненого повітря». У зв'язку з цим повітовим справником було підготовлено звернення до міської думи, в якому висувалася вимога «про винесення за межі міста миловарних і салотопних заводів» та заборонити працювати у межах повітового центру деяким іншим підприємствам [13, арк. 3-3зв.].

Враховуючи ситуацію, що склалася з забрудненням міста вищеназваними підприємствами, міською думою було створено відповідну комісію для вивчення цього питання. Однак дозволу на будівництво нових подібних підприємств у межах Луцька вони більше не видавали, а надавали землю, яка належала місту за його межами [13, арк. 8-14].

Ще одним важливим питанням, яке намагалися вирішити на свою користь органи місцевого самоврядування було лобювання ними будівництва нових залізничних шляхів. Зокрема, голова Луцької міської думи за її дорученням неодноразово звертався до Міністерства шляхів сполучень, щоб залізниця Холм-Жмеринка пролягла через Луцьк. Але цей проект не було реалізовано через початок Першої світової війни [14, арк. 9-36].

Отже, органи місцевого самоврядування напередодні Першої світової війни поряд з вирішенням питань розвитку інфраструктури міст доклали значних зусиль, щоб покращити залізничне сполучення з іншими регіонами.

Таким чином, на початку ХХ ст. у повітових містах Волині органи місцевого самоврядування відігравали ключову роль у розвитку інфраструктури міст регіону. При цьому використовували лише наявні в них кошти, а підтримки з боку держави не отримували. Проте, варто відмітити, що не всі проекти реалізовувалися гладко, не лише через нестачу коштів, але й через суб'єктивні причини. Зокрема, існували певні обмеження, пов'язані із протиріччями в інтересах міських дум та заможних жителів міст. Це в сою чергу загальмувало розвиток деяких напрямів благоустрою населених пунктів.

Список використаних джерел

1. Державний архів Рівненської області (далі Держархів Рівненської обл.), ф. 359, оп. 1, спр. 10, арк. 122; арк. 139 ; Derzhavnyi arkhiv Rivnenskoï oblasti (dali Derzharkhiv Rivnenskoï obl.), f. 359, op. 1, spr. 10, ark. 122; ark. 139.

2. Державний архів Волинської області (далі Держархів Волинської обл.), ф. 3, оп. 1, спр. 869, арк. 229-236 ; Derzhavnyi arkhiv Volynskoi oblasti (dali Derzharkhiv Volynskoi obl.), f. 3, op. 1, spr. 869, ark. 229-236.

3. Держархів Рівненської обл., ф. 165, оп. 1, спр. 22, арк. 132 зв. ; Derzharkhiv Rivnenskoï obl., f. 165, op. 1, spr. 22, ark. 132 zv.

4. Держархів Волинської обл., ф. 3, оп. 1, спр. 1167, арк. 10-10 зв. ; Derzharkhiv Volynskoi obl., f. 3, op. 1, spr. 1167, ark. 10-10 zv.

5. Держархів Волинської обл., ф. 3, оп. 1, спр. 1316, арк. 35-48 ; Derzharkhiv Volynskoi obl., f. 3, op. 1, spr. 1316, ark. 35-48.

6. Держархів Волинської обл., ф. 3, оп. 1, спр. 937, арк. 23-23 зв.; арк. 39-40 зв. ; Derzharkhiv Volynskoi obl., f. 3, op. 1, spr. 937, ark. 23-23 zv.; ark. 39-40 zv.

7. Держархів Волинської обл., ф. 3, оп. 1, спр. 868, арк. 11а-13 ; Derzharkhiv Volynskoi obl., f. 3, op. 1, spr. 868, ark. 11a-13.

8. Савіна Н. Б. Перспективи економічного розвитку Рівного на основі електрифікації міста на початку ХХ ст. / Н. Б. Савіна, Я. П. Цецик // Вісник національного університету водного господарства та природокористування. Сер. : Економічні науки. – 2015. – Вип. 1. – С. 118-126 ; Savina N. B. Perspektyvy ekonomichnoho rozvytku Rivnoho na osnovi elektryfikatsii mista na pochatku KhKh st. / N. B. Savina, Ya. P. Tsetsyk // Visnyk natsionalnoho universytetu vodnoho hospodarstva ta pryrodokorystuvannia. Ser. : Ekonomichni nauky. – 2015. – Vyp. 1. – S. 118-126.

9. Держархів Рівненської обл., ф. 165, оп. 1, спр. 23, арк. 163 ; Derzharkhiv Rivnenskoï obl., f. 165, op. 1, spr. 23, ark. 163.

10. Держархів Рівненської обл., ф. 359, оп. 1, спр. 7, арк. 32 зв.-33 зв. ; Derzharkhiv Rivnenskoï obl., f. 359, op. 1, spr. 7, ark. 32 zv.-33 zv.

11. Держархів Волинської обл., ф. 3, оп. 1, спр. 1445, арк. 89 ; Derzharkhiv Volynskoi obl., f. 3, op. 1, spr. 1445, ark. 89.

12. Держархів Рівненської обл., ф. 165, оп. 1, спр. 27, арк. 29-29 зв.; 35-35 зв. ; Derzharkhiv Rivnenskoï obl., f. 165, op. 1, spr. 27, ark. 29-29 zv.; 35-35 zv.

13. Держархів Волинської обл., ф. 3, оп. 1, спр. 926, арк. 3-3 зв.; арк. 8-14; Derzharkhiv Volynskoi obl., f. 3, op. 1, spr. 926, ark. 3-3 zv.; ark. 8-14.

14. Держархів Волинської обл., ф. 3, оп. 1, спр. 936, арк. 9-36 ; Derzharkhiv Volynskoi obl., f. 3, op. 1, spr. 936, ark. 9-36.

Стаття надійшла до редакції 09.10.2016 р.

S. Antonova, J. Tsetsyk

THE ROLE OF THE LOCAL GOVERNMENT IN INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT FOR THE COUNTY TOWNS OF VOLHYNIA IN THE EARLY TWENTIETH CENTURY

The proposed articles based on primary sources explored the role of municipal government in infrastructure development of a number of district centers of Volyn province in the early twentieth century. Investigated the priority areas of their work in this direction. The features of important decisions in this area of activity. The role of urban district centers of the region to electrifying cities. It is found positive development of infrastructure studied the district center after the construction of these power plants.

Studied that in the early twentieth century city government authorities have made significant efforts to improve the city's infrastructure. An important role was assigned to improve the sanitary condition of places of trade that oblashtovuvalysya by the city budget. Increased expenditures directed the city treasury for the maintenance of embankments, urban parks and gardens. To a large extent it depended also on the revenue growth of the city.

On the basis of unbiased research documents proved that the issue of improving the landscaping provincial towns dependent on the capabilities of municipal government, namely earnings city. It funds directed to these needs from the municipal budget and the administrative authorities, these needs are not funded. Therefore, various district centers of Volyn province spent far differing amounts on the needs of cities. This was due primarily to different levels of economic development of the county-level cities, the population and a number of other circumstances. Therefore, as shown by an impartial analysis of documents in some cities better developed infrastructure, and in others much more slowly. After the city government authorities in the works aimed at improving the beautification of cities were forced to act within the cost estimates the city budget. Therefore, a number of issues to address which targeted representatives of administrative bodies are not always resolved quickly, and perform the required work was transferred to the following years.

Keywords: *City Council, city improvement, Volyn province, the electric station.*