

ІСТОРИЧНІ НАУКИ

УДК 94(477.8)''1895/1917''

С.Є. Антонова, Я.П. Цецик

ОСОБЛИВОСТІ ДІЯЛЬНОСТІ ОРГАНІВ МІСЬКОГО САМОВРЯДУВАННЯ У РОЗВИТКУ ІНФРАСТРУКТУРИ МІСТ ВОЛИНІ НА ПОЧАТКУ ХХ СТ.

У статті на основі періоджерел проаналізовано особливості розвитку інфраструктури міст Волинської губернії на початку ХХ ст. З'ясовано пріоритетні напрями діяльності органів міського самоврядування регіону щодо вдосконалення роботи об'єктів інфраструктури. Окрема увага звернута на складнощі розвитку інфраструктури, які спостерігалися на Волині під час Першої світової війни.

Ключові слова: Волинь, органи міського самоврядування, інфраструктура, благоустрій.

Джерельну базу дослідження становлять документи, які зберігаються у фондах державних архівів Волинської, Житомирської та Рівненської областей, аналіз, вивчення та систематизація яких дає змогу детально вивчити ключові напрями діяльності органів міського самоврядування у розвитку міської інфраструктури на початку ХХ ст.

Мета і завдання дослідження дослідити пріоритетні напрями діяльності органів міського самоврядування у розвитку інфраструктури міст Волині. Окрему увагу звернута на ускладнення ситуації у регіоні під час Першої світової війни.

На початку ХХ ст. у багатьох повітових містах Волинської губернії гостро постала проблема покращення інфраструктури повітових міст. Це було зумовлено рядом причин: по-перше, поступово у зв'язку із збільшенням кількості підприємств зростали прибутки міських бюджетів; по-друге, органи міського самоврядування були змушені покращувати міську інфраструктуру, адже це великою мірою впливало на їхній розвиток; по-третє, ряд міст було електрифіковано шляхом побудови міських електростанцій, які в своїй діяльності були підконтрольні й підзвітні міським управам.

Так, 4 травня 1915 р. на засіданні Луцької міської Думи розглядалося питання про роботу міських колодязів й водозабірних станцій. Дане питання було підняте з метою вжиття превентивних заходів щодо попередження епідемічних захворювань. Дана проблема у той час була особливо актуальною для прифронтових населених пунктів Волині, а Луцьк якраз і входив до їхнього числа. Ще 26 березня 1915 р. при розгляді телеграми волинського губернатора про доцільність покращення населення повітових міст питною водою було прийнято рішення «надати населенню здорову воду, тому що місцева річкова вода згідно із заключенням Санітарної комісії була непридатною для вживання». Тому, розглянувши пропозиції дума постановила: два діючих колодязі надати у розпорядження жителів міста з метою більш ефективної їхньої експлуатації, було визнано за доцільне встановити два електричні мотори для закачування питної води. Потужність кожного мотора мала бути «не менше 500 відер». З метою збереження моторів виникла необхідність у побудові біля водозабірних приміщень будівлі для двох сторожів, яких планувалося найняти. Враховуючи недостачу коштів у міському бюджеті, органи міського самоврядування звернулися до губернської влади надати місту субсидію на 6 тис. руб., але відповіді так і не отримали. У зв'язку з цим міська Управа просила

Думу виділити додатково з бюджету міста на ці потреби 1,5 тис. руб. Дане прохання Управи члени думи підтримали одногосно [1, арк. 72-72 зв.].

Загалом проблема боротьби з інфекційними захворюваннями була однією з актуальних проблем у діяльності органів міського самоврядування на Волині під час Першої світової війни. Це було зумовлено тим, що інфраструктура не лише повітових центрів губернії, а й губернського міста не була готова до різкого зростання кількості жителів в зв'язку із перебуванням у прифронтових містах великої кількості військових підрозділів. Питання протидії розповсюдженню інфекційних захворювань неодноразово піднімалися на засіданнях міських дум регіону. Так, 3 лютого 1916 р. на засіданні Житомирської міської Думи було розглянуто питання врегулювання підведення питної води до околиць міста. Жителі губернського центру, насамперед околиць, де проживали представники незаможних верств населення, були незадоволені роботою місцевих водовозів і «потерпали від недобросовісного виконання ними своїх обов'язків», також «бували дні коли їм взагалі води не довозили». Частина місцевих водовозів, доставляючи питну воду до споживачів, для її транспортування використовували «бочки та відра не першої свіжості», а будь-які протести з боку жителів оберталися тим, що вони могли кілька днів не мати води. На своєму засіданні міська дума, розглянувши це питання, прийняла рішення, що ті водовози, які порушуватимуть взяті на себе зобов'язання будуть позбавлені ліцензії на заняття даним промислом. Така позиція органу міського самоврядування була продиктована тим, що у зв'язку «із наближенням весни це може призвести до епідемій» [2, с. 3-4].

Після звільнення західних повітів губернії від австро-угорських військ у 1916 р., у ряді повітових центрів ситуація ускладнилася через скупчення великої кількості військових частин, пошкодження інфраструктури міст. Однією з проблем, яка негативно впливала на життя була загроза розповсюдження інфекційних захворювань. Цьому намагалися протидіяти не лише органи міського самоврядування, а й військове командування. Одним із засобів протидії їхньому розповсюдженню, які використовувалися було залучення об'єктів інфраструктури міст. В одному із розпоряджень командуючого Особливою армією наголошувалося, що у зв'язку із загрозою «розповсюдження у м. Луцьку висипного тифу – всі цивільні жителі зобов'язуються утримувати у належній чистоті свої помешкання та подвір'я». Крім того, це стосувалося і одягу, який при відвідуванні міських бань (обов'язково не менше двох разів на місяць), мав бути оброблений працівниками санітарної інспекції. З метою контролю за відвідуванням жителями міста бань видавалися безоплатно «банні карточки», на яких їх адміністрація була зобов'язана робити відповідні відмітки про відвідування. За невиконання даного розпорядження, підписаного командуючим Особливою армією генералом від інфантерії Балуєвим, на жителів міста накладався штраф у розмірі до 3-х тис. руб., або ув'язнення до трьох місяців [3, арк. 3].

Для забезпечення виконання цього розпорядження всі жителі м. Луцька мали «потурбуватися про отримання банних карточок» і з 10 січня 1917 р. приступити до відвідування бань. Органи військової влади за погодженням з міською управою закріпили за кожним районом міста певні бані для унеможливлення виникнення великих черг. Так, ті, які знаходилися біля єврейської лікарні та Гнідавського мосту мали відвідувати лише жителі центру Острову й Гнідави, для жителів «Вульки» - бані Яровиці й Фельшєрова тощо. Окрема увага зверталася на відвідування бань військовими чинами. Їм рекомендувалося користуватися ними лише «поблизу Збірного етапу та Залізничних шляхів». Всі вони мали здатність надати послуги 4 тис. осіб щоденно [3, арк. 4].

Пропускна здатність окремих бань м. Луцька свідчить про те, що напередодні війни дана галузь міської інфраструктури розвивалася належним чином. Контроль за чистотою у місті покладался не лише на орган міського самоврядування, а й на військово-санітарну

інспекцію, яка враховуючи прифронтний статус міста мала значно більше важелів впливу на жителів.

Важливу увагу органи міського самоврядування Волині на початку ХХ ст. приділяли актуальній проблемі того часу – електрифікації міст шляхом будівництва в них електричних станцій. У різних містах Волині органи міського самоврядування по різному вирішували це питання. Так, 30 квітня 1909 р. Луцька міська дума на своєму засіданні розглянула проект інженера А. Л. Яра про доцільність будівництва у місті електричної станції. Тоді ж між ним і міською управою було укладено угоду, згідно з якою остання виділяла землю для її спорудження. У пункті 19 цього концесійного договору зазначалося «що впродовж перших десяти років концесії підприємець зобов'язується освітлювати місто 10 вуличними ліхтарями», які мали бути встановлені за його кошти [4, арк. 11а-13]. Незабаром ця електрична станція розпочала свою роботу.

Значно складніше відбувався процес будівництва електричної станції у м. Рівне. Міською думою у 1911 р. було прийнято рішення побудувати її за кошти міста та інвесторів – міських підприємців, а сама станція мала бути у міській власності [5, арк. 138-139]. Аналогічний проект побудови електричної станції мав князь С. Любомирський, який планував здійснити це за власні кошти, а електрична енергія мала використовуватися для освітлення палацу князя й частини міста. Впродовж року тривала суперечка, яку припинило рішення Сенату. Дозвіл на будівництво електричної станції отримала міська дума [5, арк. 160-165].

Напередодні Першої світової війни, враховуючи позитивну динаміку розвитку було прийнято рішення розпочати підготовку проектної документації для будівництва трамвайної лінії [4, арк. 1-1 зв.]. Реалізації цих планів перешкодив початок війни.

Отже, як бачимо, органи міського самоврядування на початку ХХ ст. приділяли значну увагу будівництву електричних станцій у повітових містах Волині, що й відображено у документах про їхню діяльність. При цьому варто зазначити, що спорудження електричних станцій у повітових містах Волині відбувалося не лише за кошти органів міського самоврядування, а ключову роль у цих процесах відігравали промисловці, які створювали електричні товариства та місцеві підприємці, які виступали у ролі інвесторів цих будівництв. Це давало їм можливість отримувати не лише дивіденди від діяльності електричних станцій, а й електричну енергію за нижчими цінами, яку вони використовували для модернізації своїх підприємств. При цьому ключову роль в розвитку цих процесів відіграли органи міського самоврядування, які робили усе можливе для того, щоб електрифікувати міста.

Варто відзначити, що у діяльності електричних станцій особливо на початку їхньої роботи не все було добре. Іноді їхня діяльність припинялася у зв'язку із заворушеннями, що призводило до припинення подачі електричної енергії споживачам, а враховуючи, що після початку їхньої роботи у ряді населених пунктів було електрифіковано міські водогони – це негативно впливало на життєзабезпеченість населених пунктів.

Так, Житомирське електричне агентство інформувало міську Управу, про те, що 25 січня 1905 р. близько 10 год. 30 хв. ранку невідомі в кількості близько 60-80 осіб ввірвалися на подвір'я електричної станції. Дехто з них був озброєний кинджалами, а в одного був револьвер. Враховуючи, що існувала загроза життю працівників електричної станції та висока ймовірність пошкодження обладнання, а нападники ввірвалися у машинне відділення, де знаходилося устаткування, яке забезпечувало функціонування електричної станції, було прийнято рішення тимчасово припинити її роботу та проінформувати поліцію. Лише через деякий період вдалося відновити нормальний режим функціонування. Як свідчить аналіз даного документу, з робітників станції ніхто не постраждав і жоден з них не приєднався до бунтівників [6, арк.1-2.]. Однак, тимчасова зупинка роботи електричної станції негативно позначилася на життєдіяльності міста,

адже було не лише припинено подачу електричної енергії у помешкання жителі та на підприємства, які були електрифіковані, але на певний період часу не працював міський водогін.

Електричні станції освітлювали не лише будинки жителів, а завдяки фінансуванню органів міського самоврядування здійснювалося освітлення вулиць у вечірній час. Згідно концесійних угод частину ліхтарів встановлювали їх власники, їхнім же коштом здійснювалося освітлення міських вулиць. Частину електричних ліхтарів встановлювали за кошти міських бюджетів, також місто оплачувало витрати пов'язані із освітленням вулиць. Відповідно до розрахунків Житомирської електричної станції, зроблених у березні 1906 р. міська Дума мала оплатити станції витрати на освітлення вулиць у сумі 633 руб. 06 коп. Окрім цього, на прохання органу міського самоврядування електричним агентством у період з 25 грудня 1905 р. на період різдвяних свят було додатково встановлено на центральних вулицях і біля храмів ряд ліхтарів, у зв'язку з чим фінансування зросло ще на 625 руб. [6, арк. 3].

Проте, існували і інші причини, які перешкождали нормальній роботі електричних станцій на Волині, а саме несвоєчасне підвезення вугілля, адже більшість тогочасних електричних станцій працювали на ньому. В одному із документів, що відображає діяльність Житомирської електричної станції на початку ХХ ст. увага акцентувалася на тому, що «питання підвозу вугілля до електричної станції ще не вирішено», про що й було проінформовано міську Управу. Впродовж грудня 1906 р. на електричну станцію прибуло лише 4 вагони, які відправили у листопаді. Інше вугілля, яке було придбане міською станцією для безперебійного забезпечення її паливом на зимовий період роботи станом на грудень 1906 р. навіть не було погружено у вагони. Така ситуація була зумовлена тією обставиною, що «Харківський комітет розпорядження вагонів» не надавав вагонів для завантаження вугілля. Керівництво електричної станції дізналося про це із запізненням. Враховуючи складність ситуації, що склалася керівництво звернулося з проханням до волинського губернатора «втрутитися у це питання» та «негайно надати» для відправки вугілля для потреб станції 17 вагонів [7, арк. 8]. Лише після його та органу міського самоврядування дане питання було вирішено. Загалом на початку ХХ ст. подібні ситуації траплялися неодноразово. Адже ті електричні станції, які функціонували у той період на Волині на відміну від станцій у великих містах потребували значно менше вугілля й їх неодноразово «посували» у черзі.

Незважаючи на те, що органи міського самоврядування брали активну участь у розвитку інфраструктури та піклувалися про благоустрій населених пунктів, на початку 1915 р. Житомирська преса піддала критиці їх роботу за негативні явища, що відбувалися з освітленням міста. Адже «Товариство міських підвідних шляхів», яке експлуатувало міську електричну станцію майже щодня «порушувало контракт», а «міське самоуправління не бажало цього бачити». Регулярно відбувалося самовільне відключення ліхтарів на окремих вулицях від електричного освітлення, потужність ліхтарів була «наполовину» меншої ніж потрібно, а вимоги міської влади не виконувалися. На багатьох вулицях міста ліхтарі вимикалися не о 12 год. ночі, а о 11 год. 30 хв., а на деяких вулицях і об 11 год. Також було названо низку й інших порушень [8, с. 3-4]. Автор статті також стверджував, що орган міського самоуправління не реагував на порушення, а звернення жителів міста з цих питань не розглядалися. Відповідно до його точки зору у цьому були зацікавлені окремі члени міської Управи. Досліджуючи дане питання ми враховуємо ту обставину, що газета в якій було опубліковано дану інформацію перебувала на платформі чорносотенців, а між ними й частиною міських гласних Житомира у той період були напружені взаємовідносини. При цьому, варто враховувати ту обставину, що під час Першої світової війни робота

електричних станцій на Волині значно ускладнилася й цілком ймовірно, що на ряді вулиць достроково припинялося освітлення.

Важливим напрямом діяльності органів міського самоврядування на Волині на початку ХХ ст. було покращення благоустрою міст регіону. Хоча у бюджетах міст на ці потреби закладалися певні суми й як свідчить аналіз тогочасних документів вони щорічно зростали, а в ряді населених пунктів проводилися значні роботи. Незважаючи на загальні позитивні тенденції варто відзначити, що ряд питань пов'язаних із благоустроєм міст вирішувалися досить повільно. Так, житель міста Житомира, дійсний статський радник А.П. Стефанов, неодноразово звертався до міської Управи міста з клопотанням, щоб вона взяла на міський баланс «стічну канаву», яка знаходилася біля його будинку «й утримували її у потрібній чистоті та проводили необхідний ремонт» або взагалі її засипали [9, арк. 5].

В іншому документі поліцмейстер м. Житомира інформував міську Управу, що на Миколаївській вулиці біля «місцевого Лазарету, навпроти саду Богоявленського монастиря місток прийшов у повну непридатність», а це загрожувало жителям міста під час проїзду по ньому. Ним було про це не лише проінформовано міську Управу, а висунуто вимогу «негайно його відремонтувати» й проінформувати поліцмейстера про виконання ремонтних робіт [9, арк. 5].

Отже, на початку ХХ ст., незважаючи на позитивну динаміку розвитку інфраструктури повітових центрів Волині ряд питань, що стосувалися благоустрою міст залишалися повністю не вирішеними, а органи міського самоврядування не завжди оперативно реагували на ці проблеми. Під час Першої світової війни ситуація значно погіршилася, що було спричинено веденням військових дій, погіршенням економічного розвитку регіону.

Список використаних джерел

1. Державний архів Волинської області (далі Держархів Волинської обл.), ф. 3, оп. 1, спр. 1468, арк. 72-72 зв. ; Derzhavnyi arkhiv Volynskoi oblasti (dali Derzharkhiv Volynskoi obl.), f. 3, op. 1, spr. 1468, ark. 72-72 zv.
2. Заседание городской Думы // Жизнь Волыни. – 1916. - № 36 (5 февр.). – С. 3-4 ; Zasedanie gorodskoy Dumy // Zhizn Volyni. – 1916. - № 36 (5 fevr.). – S. 3-4
3. Держархів Волинської обл., ф. 3, оп. 1, спр. 1570, арк. 3-4 ; Derzharkhiv Volynskoi obl., f. 3, op. 1, spr. 1570, ark. 3-4
4. Держархів Волинської обл. ф. 3, оп. 1, спр. 868, арк. 1-13 ; Derzharkhiv Volynskoi obl. f. 3, op. 1, spr. 868, ark. 1-13
5. Державний архів Рівненської області (далі Держархів Рівненської обл.), ф. 165, оп. 1, спр. 23, арк. 138-139; арк. 154; арк. 160-165 ; Derzhavnyi arkhiv Rivnenskoï oblasti (dali Derzharkhiv Rivnenskoï obl.), f. 165, op. 1, spr. 23, ark. 138-139; ark. 154; ark. 160-165
6. Державний архів Житомирської області (далі Держархів Житомирської обл.), ф. 62, оп. 1, спр. 1180, арк. 1-2; арк. 3 ; Derzhavnyi arkhiv Zhytomyrskoi oblasti (dali Derzharkhiv Zhytomyrskoi obl.), f. 62, op. 1, spr. 1180, ark. 1-2; ark. 3
7. Держархів Житомирської обл., ф. 62, оп. 1, спр. 1183, арк. 3 ; Derzharkhiv Zhytomyrskoi obl., f. 62, op. 1, spr. 1183, ark. 3
8. Макашов Г. Город и электричество / Г. Макашов // Жизнь Волыни. – 1915. - № 17. – С. 3-4 ; Makashov G. Gorod i elektrichestvo / G. Makashov // Zhizn Volyni. – 1915. - № 17. – S. 3-4
9. Держархів Житомирської обл., ф. 62, оп. 1, спр. 1189, арк. 5; арк. 13 ; Derzharkhiv Zhitomirskoi obl., f. 62, op. 1, spr. 1189, ark. 5; ark.

Стаття надійшла до редакції 01.10.2017 р.

S. Antonova, J. Tsetsyk

FEATURES OF THE ACTIVITIES OF CITY GOVERNMENT BODIES IN THE DEVELOPMENT OF INFRASTRUCTURE OF THE CITY OF THE VOLYNIA AT THE BEGINNING OF XX CENTURIES

In the article on the basis of primary sources analyzed features of infrastructure development of cities of Volyn province in the early twentieth century.

It was found that although at the beginning of the 20th century. Electrification of cities played a positive role in their development and contributed to the improvement of urban infrastructure, but it should be noted that their work was not all positive. And this in turn negatively affected the development of urban infrastructure. This situation was conditioned by the difficulty of bringing coal to power plants, unfair compliance with contracts of station owners concluded with the city authorities, which caused dissatisfaction with the inhabitants of cities.

An important direction of the activities of the bodies of municipal self-government in Volyn in the early twentieth century was to improve the improvement of the cities of the region. Although in urban budgets, certain amounts were set for these needs, and as the analysis of the time documents shows, they grew annually, and in a number of settlements, significant work was carried out. But despite the general positive trends, it should be noted that a number of issues related to the improvement of cities were solved quite slowly, causing a complaint about the work of the bodies of municipal self-government.

The priority directions of activity of the bodies of the city self-government of the region in improving the work of the objects that improved the development of cities have been identified. Particular attention is paid to the complexity of the infrastructure development that was observed in Volyn during the First World War.

Key words: *Volyn, bodies of city self-government, improvement.*

УДК 930.2:72(477.62-2)''18''

С.С. Арабаджи

ЗОВНІШНІЙ ВИГЛЯД МАРІУПОЛЯ І ЙОГО ВПОРЯДКОВАНІСТЬ У XIX СТ. ОЧИМА ГОСТЕЙ МІСТА ЗА МАТЕРІАЛАМИ ОСОБОВОГО ПОХОДЖЕННЯ

Стаття присвячена інформативним можливостям джерел особового походження, які візуалізують життєвий простір міста Маріуполя та його комфортабельність. Записки мандрівників та матеріали експедицій умовно класифіковано у три групи відповідно до їх змісту. Охарактеризовано час та причини створення джерел, їх інформативну насиченість.

Ключові слова: *джерела особового походження, Маріуполь, матеріали експедицій, нотатки мандрівників.*

Кожен рік в Україні публікуються рейтинги найкомфортніших міст для проживання. Щороку місцева влада вкладає гроші на благоустрій міст і містечок. Все це робиться для того, щоб створити сприятливі умови для життя населення України. Відомо, що зовнішній вигляд міста, його впорядкованість впливає на психічний стан людини, приносячи їй позитивні або негативні емоції.

Завдяки фотографіям, зробленим наприкінці XIX – на початку XX ст., ми можемо бачити, як виглядало місто Маріуполь більше сто років назад. Поповнити знання про