



Для єврейського населення існувало також приватне початкове чоловіче училище третього розряду Є. Зевіна. На початку ХХ ст. викладання єврейських предметів у ньому велось за «натуральним методом» викладачем Левінсоном, який працював також у Талмуд-Торі. Крім того, належна увага приділялася вивченню єврейської мови та загальноосвітніх предметів [14, 17]. Оскільки жіночій освіті в єврейській громаді теж приділялася велика увага, то для цих потреб існували два приватних жіночих училища третього розряду [15, 26]. Єврейська молодь Умані здобувала освіту й у інших навчальних закладах міста. Так, станом на 1882 р. вона навчалась у двокласних міських (чоловічому і жіночому) училищах, відкритих 1869 р. В чоловічому училищі всіх учнів було 134, з них євреїв – 27, тобто 20,1%, в жіночому загальна кількість учениць становила 100 осіб, з них єврейок – 45, або 45% [16, 24]. Єврейки навчалися й у приватному жіночому училищі другого розряду пані Саленцової, де учениць було 27, і з них єврейок – 10, тобто 37%. Середня платня за рік складала 240 руб. за пансіонерку і 60 руб. за ученицю, яка не проживала в пансіоні. У 1859 р. з Одеси до Умані було переведене Головне училище садівництва, де станом на 1880/1881 н. р. навчалися 15 євреїв з 89 учнів, що складало 16,8%. Плата за навчання встановлювалася згідно зі статутом землеробських училищ і складала: за пансіонера – 150 руб., за напівпансіонера – 100 руб. і за учня, який не проживав у пансіоні – 20 руб. [16, 27].

Такий відсоток єврейської молоді у навчальних закладах бентежив владу. Тому наприкінці ХІХ ст. було введено так звану «відсоткову норму» для всіх євреїв, які вступали у середні і вищі навчальні заклади. Метою впровадження відсоткової норми було обмеження русифікації єврейства, адже акультурація російських євреїв розглядалася владою уже як загроза російській нації. У смузі осілості норма становила 10%, поза смугою – 5%, а в Санкт-Петербурзі та Москві – 3% [17, 168–169]. Упродовж ХІХ ст. система освіти єврейської молоді змінювалась, деякі школи зникали і відкривались нові. Станом на 1904 р. у місті продовжувала існувати Талмуд-Тора, приватне жіноче єврейське училище Маргарити Мойсейівни Горнштейн (вул. Аптекарьська, будинок Антіпкіна) та приватне чоловіче єврейське училище Авраама Меєровича Козарінського (вул. Стара, 3) [18, 85–86].

Таким чином, зібраний і систематизований матеріал уможливиле висновок, що м. Умань традиційно було одним з осередків культурного й освітнього життя смуги осілості, а у сфері єврейського просвітництва якийсь час грало ключову роль у всьому Південно-Західному краї Російської імперії. У виборі методів і принципів навчання єврейська громада Умані дотримувалась освітніх традицій своїх предків і була вірною їм.

1. *Нариси з історії і культури євреїв України*. – К., 2005.
2. *Хедер и маламед // Еврейская энциклопедия: Свод знаний о еврействе и его культуре в прошлом и настоящем: в 16 т.* – Т. 15. – СПб., 1913.
3. *Очерки домашней и общественной жизни евреев, их верования, богослужения, праздники, обряды, талмуд и кагал / Сост. А. Алексеев*. – Новгород, 1891.
4. *Казенные еврейские училища // Еврейская энциклопедия...* – Т. 9. – СПб., 1911.
5. *Бернард Герман // Еврейская энциклопедия...* – Т. 4. – СПб., 1909.
6. *Абрагамсон Бернард // Еврейская энциклопедия Еврейская энциклопедия...* – Т. 1. – СПб., 1908.
7. *Учебные заведения в России // Еврейская энциклопедия...* – Т. 15. – СПб., 1913.
8. *Россия. Эпоха «Великих реформ» (1855–1881) // Электронная еврейская энциклопедия [Электронный ре-*

сурс]. – Режим доступа: <http://eleven.co.il/article>.

9. *Киевская губерния // Еврейская энциклопедия...* – Т. 9. – СПб., 1911.
10. *Кузнец Т.В. Населення Уманщини ХІХ – початку ХХ ст.* – К., 2005.
11. *Скус О.В. Релігійна палітра Уманщини 1793–1917 рр.* – Умань, 2009.
12. *Талмуд-Тора // Еврейская энциклопедия...* – Т. 14. – СПб., 1913.
13. *Кузнец Т.В. До історії освіти на Уманщині (ХVІІІ – початок ХХ ст.)*. – К., 2000.
14. *Чорномиз В. Еврейская жизнь в Умани*. – О., 2002.
15. *Яциуржинський Х.П. Місто Умань: короткий історичний опис*. – Ульянівка, 1993.
16. *Демочани. Умань*. – К., 1882.
17. *Гаухман М. Російська національна політика щодо єврейського питання в Правобережній Україні (1905–1914 рр.) // Вісник ЛНУ ім. Т. Шевченка*. – 2010. – № 19.
18. *Адрес-календарь с историческим очерком и планом гор. Умани на 1904 г.* – Умань, 1903.

Melnyk I.V. Jewish Education in Uman in the XIX – early XX c. In the article is analyzed the educational system of the Jewish population in Uman in the XIXth – early XXth c., its features and changes during the set time and is showed the government's policy concerning Jewish education in the Pale of Settlement.

Key words: education, Jewish, Haskalah, Uman, Russian Empire.

Є. В. Гнибiда

РОЗБУДОВА МОРСЬКОГО ТОРГОВЕЛЬНОГО ПОРТУ ТА СОЦІАЛЬНИЙ РОЗВИТОК БЕРДЯНСЬКА В ДРУГІЙ ПОЛОВИНІ ХІХ ст.

Визначено ключові проблеми, що гальмували розвиток Бердянського порту, охарактеризовано основні заходи з їх ліквідації, проаналізовано динаміку змін в етносоціальній структурі міста другої половини ХІХ ст.

Ключові слова: порт, хвилелом, причал, залізниця, етносоціальний склад.

Євроінтеграційні процеси сучасної Української держави вимагають пошуку оптимальних моделей комплексного реформування як політико-економічної системи держави, так і її соціальної складової. Європейська спільнота ставить високі вимоги не лише перед вітчизняним товаровиробником, законодавцем і чиновником, а й перед усім суспільством. Тож, успіхи реформ визначатимуться якісними трансформаціями на всіх рівнях економічного, політичного та суспільного буття. В цьому контексті особливої ваги набуває історичний досвід. Адже соціальні трансформації, на порозі яких стоїть сучасне українське суспільство, відбувалися також у другій половині ХІХ ст., а тогочасна модернізація докорінно змінила економіку, сприяючи індустріалізації та трансформувала соціальний устрій населення.

Для Бердянська друга половина ХІХ ст. відзначалася розбудовою морського торговельного порту. Щедрі аванси, якими наділяли новозбудований порт у 1830-х рр., почали реалізовуватися вже із середини століття. Саме на цей період припадала модернізація причалу й оснащення, поглиблення причальної лінії, будівництво волнолому та біржі, прокладення залізниці. Ці фактори виявилися ключовими для інтенсивного розвитку портового міста. Мета цього дослідження полягає в аналізі основних напрямів модернізації Бердянського морського торговельного порту та визначенні їх впливу на соціальні процеси припортового міста в другій половині ХІХ ст. Досягнення мети передбачає розв'язання наступних завдань: проаналізувати основні напрями модернізації Бердянського морського торговельного порту, процеси розширення



зовнішньо-економічних зв'язків та підвищення потужностей вантажообігу порту, визначити особливості взаємозалежності розбудови морського порту та соціального розвитку Бердянська.

1 липня 1830 р. відбулось офіційне відкриття пристані у північній Бердянській косі, що й стало початком функціонування морського торговельного порту. Перші 20 років існування порту продемонстрували неабиякі темпи економічного розвитку припортового міста. «В 1828 г. Бердянск уже был порядочным селением, – відзначав начальник порту Я. Иванов, – в 1835 г. сделан городом и получил название Бердянск, а в 1842 г. зачислен уездным городом. В 1838 г. в Бердянске было 3200 жителей» [2, 12].

Сприятливі кліматичні умови, становлення розгалуженої системи торговельних зв'язків демонстрували необхідність модернізації Бердянського порту. Потреба спорудження волнолому в Бердянську була викликана стихіями, які спричиняли південні та південно-західні вітри. Як висвітлював ці події «Одеський вісник»: «Здесьние негодянты терпели много невыгод и еще терпят от этой непогоды. Они не могут с необходимою скоростью догрузить остающиеся еще здесь зафрахтованные суда, и как ветер чаще дует с моря, не позволяя каботажам подтягиваться к пристани, то если не этот ветер, так дождь мешал к погрузке» [3, 175].

Значну шкоду морська стихія приносила морським судам. Так, за свідченнями того ж «Одеського вісника», в ніч з 4 на 5 листопада 1850 р., «близ Бердянска потерпели крушения и аварии 6 каботажных судов: 1) «Св. Николай», шк. Сила Романенко; 2) «Св. Николай» шк. Григорий Слизкий; 4) и 5) два судна, принадлежащая здешнему купцу Михайлу Пайкосу; 6) судно «Азовский курьер»» [3, 172]. Нещасні випадки відбувалися від того, що обширний бердянський рейд був повністю відкритий для всіх низових вітрів: «Если бы мол или что-либо подобное здесь существовало, тогда эти каботажы под защитой его могли бы безопасно оставаться вблизи самого мола, не подвергаясь опасности, и это было бы общее добро и для судовладельцев, и для грузителей-негодянтов, и тогда бы прекрасный Бердянск еще более процветал» [3, 173].

З 1862 р. розпочалися роботи зі спорудження хвилелома. Для його проектування та будівництва до Бердянська прибув інженер Роберт Петрович Фон-Дезін. Обстеживши акваторію Бердянської затоки, він визначив відповідне місце. Роботи з його спорудження хвилелома були завершені в липні 1868 р. «Одеський вісник» зокрема повідомляє: «31-го истекшаго октября город Бердянск праздновал один из видных дней в истории своего порта: это был день освещения совершенно оконченных работ Бердянского волнореза, сооруженного на Бердянском рейде, из гранитного камня, в 300 скажених длины, на расстоянии 400 сажених от берега моря... В 1862 г. положен был первый, а 31 октября 1868 г. последний камень волнореза» [5, 193–194].

Однак шторми, від яких страждали судна до будівництва хвилелома, не єдина природна проблема, що існувала в Бердянському морському торговельному порту. Серйозною перешкодою для підвищення товарообігу було й обміління бухт. Необхідність проведення землечерпальних робіт у Бердянську було спричинено обмілінням Південної бухти на Бердянській косі. В 1865 р. розпочалися роботи з її заглиблення та захисту від засмічення. В 1870 р. здійснювалося очищення бухти землечерпальною машиною «Сулін». До початку осені роботи були завершені – мілина перед проходом і заходом в бухту була вичищена на глибині 1,7 сажени. Обійшлося це в 9770 крб. У 1871–1874 рр. бердянсь-

кий караван судів був підсилений придбанням ще трьох барж. Згодом землечерпальна машина «Сулін» стала непридатною до роботи і подальші днозаглиблювальні роботи здійснювалися за допомогою казенної землечерпальної машини «Азовське море», яка із закінченням робіт, перейшла до власності міста та залишилася в порту, з метою підтримання глибини акваторії [1, 82].

Потребувала модернізації й пристань, причому така необхідність вже відчувалася після 15-річного існування порту. Проаналізувавши стан портової території, починаючи з 1836 р., начальник Бердянського морського порту Я. Иванов зокрема писав: «Несмотря на частый ремонт, пристань приходила в совершенную ветхость и грозила разрушением; отсутствие надлежащей устроенной набережной и ограждающих сооружений делали непроизводительными землечерпательные работы, а обмеление дна на протяжении всей линии причала препятствовало непосредственной погрузке» [2, 12]. Писав про це і «Одеський вісник»: «Пристань все старела и разрушалась, пока наконец не выдержала и провалилась, при чем чуть не заплатилась жизнью извозчик с лошадей... Разумеется, пристань опять залатают старыми бревнами, но через несколько дней она опять провалится, если не тут, то в другом месте – и так без конца» [6, 125].

Дискусія довкола необхідності будівництва нового причалу тривала досить довго. Можливість розв'язання цієї проблеми з'явилася в 1890-х рр. Для виконання цієї будівельної місії від Міністерства шляхів сполучення до міста був командирований інженер Сергій Родіонович Лукомський. 6 липня 1894 р. між ним і Бердянським міським управлінням, на основі постанови Думи від 19 травня 1894 р., було укладено контракт на виконання робіт з перебудови Бердянського порту, згідно затверджених Міністерством внутрішніх справ планів і креслень: 1) на побудову, поряд з дерев'яною пристанню, напівзакритого порту, обладнаного набережною з приналежностями; 2) бруківки на портової території [1, 62]. Капітальну перебудову порту було здійснено в 1894–1898 рр.

Майбутнє Бердянська та порту прямо пов'язували з будівництвом залізниці. Писав про це в щоденниках й «бердянський літописець» – наглядач митної застави В. Крижанівський [4, 68]. В 1896 р. розпочалися заходи зі спорудження залізниці, а через два роки її будівництво довжиною 206 км (Чаплино–Пологи–Бердянськ), в основному, завершилося. Журнал «Кримський вісник» у 1899 р. повідомляв: «На станции Чаплино произошла церемония по случаю открытия Бердянской железной дороги» [7]. Хоча проведення залізниці довжиною в 5 км до морського порту дещо затрималося. Причиною цього були берегоукріплювальні роботи, на які пішло багато і коштів, і часу, а завершилося її будівництво в 1904 р. Наявність залізниці дозволила забезпечувати регулярну доставку товарів до морського порту.

Таким чином, саме наявність морського торговельного порту, його модернізація, активне будівництво шляхів сполучення, а також значна кількість орних земель у регіоні сприяли швидкому розвитку ринкових відносин. Так, аналізуючи становлення та зміну соціальної структури з кінця XVIII – до початку XX ст., Б. Миронов відзначив, по-перше, що до 1860-х рр. в імперії практично повністю сформувалися стани, з характерними для них рисами, а по-друге, реформи другої половини XIX ст. призвели до трансформації основних соціальних станів у класи і професійні групи. Соціальна мобільність між купецтвом та міщанством, яка була так характерна до реформ, у другій половині XIX ст. зникла. Крім того, сформувався но-



вий клас підприємців, до якого ввійшли частково дворяни та купці [8, 119–121].

Аналогічними до «імперського проекту соціальної модернізації» були й соціальні трансформації в Бердянську. Незважаючи на те, що офіційно Бердянськ бере початок з 1827 р., завдяки стрімкому розвитку торговельного порту та піднесенню економіки, вже до 60-х рр. населення міста відповідало загальноімперській стратифікації міського населення. Досліджуючи у цій роботі процеси модернізації портового виробництва, ми спостерігаємо, як зростає кількість підприємців іноземного походження, розширюється діяльність акціонерних товариств та портових експедиторських фірм.

На етапі становлення порту та міста, зростання кількості населення, його порівняно швидкої диференціації, важливо проаналізувати джерела надходження капіталів до припортового міста. В перші 20 років існування порту основними капіталовкладниками були іноземці. У відпускній торгівлі Бердянська з 1836 до 1842 рр. брали участь: Микола Попович – з 1836 р., Микола Джуржович (Джурасович), Антон Зіно, Єгор Митрович – 1837 р., Джакомо Тальяфери, Ліборіо Графаньї, Флорі Доманьчич – з 1838 р., Деодатто Мелінович, Іван Іванчич, Федорико Розоалі, Дмитро Куппа, Іван Драшкович, Григорій Петров – з 1839 р., Карло Дезаарта, Матео Паремблї, Діонісій Разі, Левтері Юрді – з 1840 р. Названі купці-негоціанти зробили в перші роки, з дня відкриття Бердянського порту, йому рекламу, достатньо солідну на ті часи. В діяльності місцевого купецтва також прослідковувалася добродійність, адже більшість купців направляла значну частину капіталу на виробничу сферу [1, 23].

Рибо-торговельну справу у своїх руках сконцентрували греки та інші підприємливі іноземці. Переселення іноземного капіталу до Бердянську і в морський порт дозволило прискорити масштабну вивізну торгівлю та одержати стає джерело коштів для будівництва міста та порту. Саме цей капітал багато в чому забезпечив становлення Бердянська як торгово-купецького міста. Зростання темпів торгівлі в 11,7 разів, за умов збереження кріпосництва в Росії, без перебільшення можна назвати стрімким. Також іноземний капітал стимулював розвиток внутрішньої торгівлі.

Модернізація Бердянського порту та значне піднесення торгівлі створило ґрунт для динамічних трансформаций у соціальній сфері. Основним документом, на основі якого ми спробуємо простежити зміни в етносоціальній структурі міста, є Перший Всеросійський перепис населення. Проте, одного джерела явно бракує, аби простежити такі процеси в динаміці. Іншими масовими інформативними джерелами могли б слугувати міські переписи населення, які активно проводилися з 1860-х рр. в Одесі (1873, 1879, 1892 рр.), Катеринославі (1865, 1873 рр.), Харкові (1866, 1873, 1879 рр.) тощо [9]. На жаль, у Бердянську жодного з таких переписів не проводилося.

За даними Новоросійського календаря, станом на 1 березня 1838 р. у Бердянську проживали 1709 чоловіків і 1356 жінок, причому серед чоловіків – 7 осіб духовного звання, 8 чиновників, 8 купців 2-ї гільдії, 109 купців 3-ї гільдії, міщан-християн – біля 1500 осіб [10]. «Географічно-статистичний словник Російської імперії» за 1862 р. повідомляв, що 1838 р. у Бердянсь-

ку мешкали 3200 осіб, а 1860 р. – 9762 (почесних громадян і купців – 2035, міщан і цехових – 6115) [11, 235–236]. Згідно з Переписом, загальна кількість населення Бердянська становила 26496 осіб. За стано-вою приналежністю, бердянці розподілилися наступним чином: дворяни – 858, духовенство – 97, купці – 366, міщани – 18882, селяни – 4815, іноземні піддані – 1106, інші стани – 372 [12].

Табл. 1

Динаміка зміни соціальних станів Бердянська

Джерело	Соціальні стани							Всього населення	
	рік	Дворяни	Духовенство	Купці	Міщани	Селяни	Іноземні піддані		Інші стани
Новоросійський календар	1838	–	7	109	1500	–	–	8	3065
«Географічно-статистичний словник Російської імперії» за 1862 р.	1838	–	–	–	–	–	–	–	3200
	1860	–	–	2035	6115	–	–	–	9762
Всеросійський перепис населення	1897	858	97	366	18882	4815	1106	372	26496

З наведених даних видно, що єдиний соціальний стан, який постійно зберігав динаміку зростання, разом із загальною кількістю міського населення – міщани. Інша ситуація склалася щодо купців – за 18 років функціонування порту в місті з'явилися 109 купців, до 1860 р. їхня кількість зросла до 2035, що власне відображало стрімке економічне піднесення порту та міста, а вже станом на 1897 р. їх кількість зменшилась до 366. Дані цифри підтверджують тезу, висловлену нами вище: в Бердянську пореформеного періоду, соціальні трансформації здійснювалися в загальноімперському ключі. Навіть попри те, що на цей час припала масштабна модернізація порту.

Матеріали Першого Всеросійського перепису населення дозволяють визначити й етнічний склад населення Бердянська. Так, більшість в місті становили «руські» – 81,59%. Цим терміном було об'єднано українців та росіян – перші становили 15,33%, а інші 66,06%. Третьою за чисельністю етнічною групою були євреї – 10,46%. Німці становили 2,77% від загальної кількості населення, греки – 1,58%, татари – 1,09%, білоруси, болгары, чехи, поляки, молдавани, цигани – менше 1% [12].

Більш детально проаналізуємо окремі етноси, зокрема їх появу в Бердянську та основний рід занять. Однією з перших саме Грецька республіка відкрила в Бердянську своє торговельне представництво, яке пізніше отримало статус консульства. В історії міста залишилися імена грецьких віце-консулів Ламбро Амбанопуло і Михайла Пайкоса. Греки здійснили неоціненний внесок у будівництво міста й порту. В першу чергу, сімейна династія купців Антоніо, Горацио, Герасима Куппа. Багато сил, енергії та здоров'я віддав розв'язанню проблем, пов'язаних зокрема з будівництвом залізниці, Іван Дмитрович Деметриадес – міський голова Бердянська [4, 6–7].

Наведені дані підтверджують, що національні меншини мали пряме відношення до порту. Греки одними з перших розпочали торговельну діяльність, цим родом занять також займалися частково німці й євреї. Останні також мали безпосереднє відношення до функціонування біржі. Зокрема, серед списку членів Бердянського Біржового Товариства дійсними членами були 22 єврея, з-поміж яких С. Позамонтиров, І. Цвібак, С. Розенштейн, Л. Бродський, М. Пампулов, І. Туршу [4, 6–7].



Щодо представників більшості населення, то, передусім, це були міщани та робітники. Хоча в другій половині XIX ст. «місцеві» активно займалися й торгівлею.

Основні напрями модернізації Бердянського морського торговельного порту визначалися різноманітними чинниками. Так, численні свідчення, зафіксовані в Одеському Віснику, на сторінках опису Бердянського порту Я. Іванова та інших джерелах, переконають, що із загалу сприятливих природних факторів для функціонування порту можна було виділити декілька, що спричиняли чимало проблем для порту. Зокрема вразливість пришвартованих кораблів до штормів. З метою розв'язання цього питання, відбувалося будівництво хвилелому, який офіційно відкрили в 1868 р. Паралельно з цим, здійснювалися роботи із заглиблення каналу, з метою розв'язання проблеми замулювання та мілини поблизу причалу. Починаючи з 1836 р., очільники порту та міста неодноразово наголошували на необхідності реконструкції причалу. Чисельні статті «Одеського вісника» засвідчили, що дерев'яний причал перебував в аварійному стані і доволі часто не виконував у повному обсязі свою функцію. В 1894 р. розпочали побудову, поряд з дерев'яною пристанню, напівзакритого порту, обладнаного набережною з приналежностями. Заклучний, але один з найголовніших заходів модернізації порту – прокладення залізниці.

Кожен із означених заходів модернізації зміцнював економіку порту та припортового міста. Будівництво хвилелому та поглиблення каналу на 19 футів, загальною довжиною 5 верст, сприяли збільшенню реалізованих товарів через морський порт. Якщо раніше перебувати на якорі в акваторії порту було небезпечно, через можливість штормів, а з іншого боку – мілина не дозволяла судам максимально заповнюватись товарами, а застарілий дерев'яний причал значно затягував процеси навантаження та розвантаження товарів, то з модернізацією порту в другій половині XIX ст., ці проблеми залишилися в минулому. Також будівництво залізниці забезпечило стабільну та своєчасну доставку товарів, розширило їх асортимент та обсяги. Стабільний розвиток порту, його економічне зростання позначилися і на соціальних процесах міста. В середньому, 8-ми місячна робота порту сприяла стаціональному торгівлі, а, відповідно, й формуванню купецького стану. Наявність постійного заробітку, можливість промислів призвела до формування найбільшої соціальної верстви – міщан.

Характеризуючи соціальні процеси в Бердянську, доходимо висновку, що, незважаючи на короткий термін існування міста (трохи більше 60 років), у Бердянську сформувалася типова соціальна ієрархія, характерна для дореформеного періоду імперії. Соціальні зрушення в Бердянську призвели до суттєвого зменшення кількісного показника купців. Такі висновки робимо, завдяки аналізу статистичних даних Новоросійського календаря за 1838 р., «Географічно-статистичного словника Російської імперії», в якому репрезентовані відомості про кількісний та соціальний склад населення Бердянська станом на 1838 та 1862 рр. і матеріалам Першого Всеросійського перепису населення 1897 р. Проаналізувавши етнічний склад населення Бердянська, ми визначили, що більшість складала «руські» – 81,59% (цим терміном були об'єднані українці та росіяни – 15,33 і 66,06%, відповідно), а також євреї, німці та греки. Представники останніх трьох меншин перебували в безпосередній взаємозалежності з функціонуванням морського торговельного порту.

Підсумовуючи, зазначимо, що функціонування Бердянського морського торговельного порту визначило й

основні етапи розвитку міста. Для 1830–70-х рр. характерний торгівельно-купецький період – місто та його мешканці перебували в повній залежності від стабільності функціонування порту. Впродовж 80–90-х рр. XIX ст. відбувалася трансформація до торгово-промислового, що було пов'язано, по-перше, з тим, що накопичений капітал вкладався в розвиток підприємницької діяльності, а по-друге, Бердянськ перебував під впливом реформ, тому на цьому етапі відбувалося становлення підприємств і трансформація соціальних станів.

1. Денисов Е., Михайличенко В., Киосев А. *Бердянський морський торговельний порт*. – Бердянськ: Запоріжжя, 2010.
2. Іванов Я.М. *Описание Бердянского порта*. – СПб., 1905.
3. «Юне місто». *Літопис історії Бердянська очима кореспондентів «Одеського Вісника» (1827–1860 рр.)* / Упор. І. Лиман, А. Піменов. – Бердянськ; Ростов-на-Дону, 2007.
4. Баханов К., Лыман И. *Бердянск в дневниках титулярного советника В.К. Крыжановского*. – Запоріжжя, 2002.
5. «Крайний порт Азовского моря». *Літопис історії Бердянська очима кореспондентів «Одеського Вісника» (1861–1875 рр.)* / Упор. І. Лиман, В. Константінова. – Бердянськ; Таганрог, 2007.
6. «Півтова столиця». *Літопис історії Бердянська очима кореспондентів «Одеського Вісника» (1876–1893 рр.)* / Упор. І. Лиман, В. Константінова. – Бердянськ; Невинномиськ, 2007.
7. *Железнодорожный вокзал [Електронний ресурс]*. – Режим доступу: <http://azovinform.zp.ua/articles>.
8. Миронов Б.Н. *Социальная история России периода империи (XVIII – начало XX в.): Генезис личности, демократической семьи, гражданского общества и правового государства*. – СПб., 1999. – Т. I.
9. *Водотика Т. Особливості модернізаційних процесів у містах Наддніпрянщини другої половини XIX ст.: нові джерельні пошуки [Електронний ресурс]*. – Режим доступу: <http://www.history.org.ua>.
10. Константінова В.М. *Бердянськ кінця XIX ст.: особливості складу населення приморського повітового міста Південної України [Електронний ресурс]*. – Режим доступу: http://archive.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/MuzVis.
11. *Бердянск // Географическо-статистический словарь Российской империи*. – СПб., 1862. – Т. I.
12. *Первая всеобщая перепись населения Российской империи. 1897 г. XLI: Таврическая губ.* – СПб., 1904.
13. *Бердянск // Новороссийский календарь на 1839 год, издаваемый при Ришельевском лицее*. – О., 1838.

Gnybida Y.V. Development of marine trade port and social development of Berdiansk-City in the second half of the 19th c. Are determined the main problems that hampered the development of Berdiansk port, described main measures of its liquidation. Is analyzed the dynamics of changes in the city ethno-social structure in the second half of the XIX c.

Key words: port, cutwater, dock, railway, ethnosocial composition.

В. А. Альков

ПРОБЛЕМИ ТА ЗДОБУТКИ СІЛЬСЬКОЇ ОХОРОНИ ЗДОРОВ'Я НА ХАРКІВЩИНІ ІМПЕРСЬКОГО ЧАСУ ТА ДОБИ РЕВОЛЮЦІЙНИХ ПОТРЯСІНЬ

У статті проаналізовано проблеми, здобутки та особливості сільської охорони здоров'я в 1721–1919 рр. на теренах Харківщини. Зроблено висновок про суперечливий, але загалом прогресивний розвиток надання медичної допомоги.

Ключові слова: Харківщина, повсякдення, медицина, пацієнти, село.

Сільська охорона здоров'я є специфічною сферою, що історично має суттєві відмінності від міської медицини. В добу Російської імперії більшість населення проживала на селі, втім, ця царина знаходиться на периферії сучасних історичних студій. Для неї харак-