

¹⁵ Олешко П. Вплив російського законодавства на зміни у системі землевладіння на Волині після польського повстання 1863 року / Петро Олешко // Науковий вісник Волинського державного національного університету імені Лесі Українки. Історичні науки: зб. наук. праць / м-во освіти і науки України, Волинський державний університет імені Лесі Українки; відп. ред. В. К. Баран. – Луцьк : Вежа, 1999. – С. 74.

¹⁶ Ольшамовский Б. Г. Право по землевладению в Западном крае / Ольшамовский Б. Г. – СПб.: Типография Ю. А. Мансфельда, 1899. – С. 30.

¹⁷ Гр. Лелив. Русско-польские отношения: Очерк / Лелива.- Лейпциг: Э. Л. Каспрович, 1895. – С. 38–39.

¹⁸ Малий В. В. Етсоціальні процеси на Поділлі в 1861–1914 рр. – Кам'янець-Подільський : Аксіома, 2008. – С. 56.

¹⁹ Российский государственный исторический архив (РГИА)

Ф. – 869 Милютины. 1749–1916 гг.

оп. 1.

Д. 695. “Учебное дело в Царстве Польском” – записка подписанная главным директором правительственной комиссии народного просвещения (Ф. Ф.) Витте, 03.03–15. 03. 1866 г., л. 25, 29 об., 44 об.

²⁰ Ив. Ив. Толстой и Ю. Гессен. Факты и мысли. Еврейский вопрос в России. – СПб., 1907. – С. 19.

²¹ Оршанский И. Г. Русское законодательство о евреях. Очерки и исследования. СПб., 1877. – С. 10.

²² Центральний історичний державний архів у м. Києві (ЦДАК України)

Ф. – 442 Канцелярія київського, подільського і волинського генерал-губернатора. 1796–1916 рр.

оп. 44.

Д. 436. Дело о разрешении евреям-ремесленникам, живущим в Киевской, Подольской и Волынской губернии селиться повсеместно по России, независимо от черты оседлости, 03. 08. 1865 г. – 02. 03. 1874 г., 3 л.

²³ Миллер А. Империя Романовых и национализм: Эссе по методологии исторического исследования / Алексей Миллер. – М.: Новое литературное обозрение, 2008. – С. 123.

– М., 2008. – 248 с.

²⁴ Обзор ныне действующих исключительных законов о евреях, состоящих в подданстве России. – СПб., 1883. – С. 30.

²⁵ Обзор ныне действующих исключительных законов о евреях, состоящих в подданстве России. – СПб., 1883. – С.32.

²⁶ Кандель Ф. Книга времен и событий. История российских евреев / Ф. Кандель : В 3-х т. – М.: Мосты культуры, 2002. – Т. 1–2. – С. 433.

²⁷ Слободянюк П. Я. Єврейські общини Правобережної України: Наукове історико-етнологічне видання / П. Я. Слободянюк – Хмельницький, 2005. – С. 125.

²⁸ Лесков Н. С. Евреи в России. Несколько замечаний по еврейскому вопросу. Петроград, 1919 г. – С. 65.

²⁹ Оршанский И. Г. Русское законодательство о евреях. Очерки и исследования И. Г. Оршанского / И. Г. Оршанский – СПб., 1877. – 456 с.

³⁰ Западные окраины Российской империи. – М.: Новое литературное обозрение, 2007. – С. 329–330.

УДК 352:94 (477.74)

© Георгій Бахов (Одеса)

ДІЯЛЬНІСТЬ МІСЦЕВИХ ОРГАНІВ ВЛАДИ З БЛАГОУСТРОЮ МІСТ ХЕРСОНСЬКОЇ ГУБЕРНІЇ (друга половина XIX – початок XX століття)

У статті автор простежує діяльність органів громадського управління з благоустрою міст Херсонської губернії: Одеса, Николаєва, Херсона і Єлисаветграда у другій половині XIX – на початку XX століття. Розглядаються основні досягнення і труднощі у цій сфері та визначаються їхні причини.

Ключові слова: міська дума, Міська управа, освітлення, вимощення вулиць, водогін, електростанція, концесія.

Бахов Г.

Деятельность местных органов власти по благоустройству городов Херсонской губернии (вторая половина XIX – начало XX века)

В данной статье автор рассматривает деятельность органов общественного управления по благоустройству городов Херсонской губернии: Одессы, Николаева, Херсона и Елисаветграда во второй половине XIX – начале XX века. Рассматриваются основные достижения и трудности в этой сфере и определяются их причины.

Ключевые слова: городская дума, Городская управа, освещение, отмостки улиц, водопровод, электростанция, концессия.

Bakhov G.

Activities of local authorities of improvement of the cities of Kherson province (the second half of the nineteenth – early twentieth century)

In this article the author attract the operation of public administration for the improvement of cities of Kherson Province: Odessa, Nikolaev, Kherson and Yelisavetgrad in the second half of the nineteenth – early twentieth century. The main achievements and difficulties in this area and determined their causes.

Keywords: city council, lighting, paving of, water reening, power electric, concession.

Актуальність теми визначається суспільним інтересом до проблем інфраструктури сучасного міста. Питання благоустрою торкається найбільш важливих сфер міського життя. Так, проблеми міських доріг та водопостачання для багатьох міст залишаються нагальними і сьогодні. Вивчення досвіду минулого допоможе знайти шляхи вирішення проблем сьогодення.

В історіографії питання благоустрою міст у другій половині XIX – на початку XX століття у Херсонській губернії знайшло своє відображення. У дореволюційній історіографії у роботах “Одесса 1794-1894. К столетию города”¹, “Столетие Одессы. С портретами административных и общественных деятелей и с видами Одессы”², С. Бернштейн “Исторический и экономический очерк Одессы”³, А.Н. Пашутін “Исторический очерк г. Елисаветграда”⁴ питанню благоустрою міст приділена значна увага. У працях “Історія міст і сіл Української РСР”⁵, М.А. Ємельянов, Е.С. Камінська, Е.Я. Дяченко “Херсон: Страницы истории 1778-1978”⁶ присутній багатий фактичний матеріал, який вказує на ефективну роботу органів міського управління, але увага акцентується на злиденному житті простого народу і революційних рухах. У сучасній історіографії у роботах Л.О. Цибуленко “Органи самоврядування Одеси, Миколаєва, Херсона у розбудові муніципальної земельної та виробничої власності в кінці XIX – на початку XX століття”⁷, В.Н. Станко, В.П. Ващенко, З.В. Першина “Історія Одеси”⁸, П. Герлігі “Одеса. Історія міста, 1794–1914”⁹ благоустрій міст розглядається як цілісний комплекс, і діяльність місцевих органів влади отримує високу оцінку.

Бурхливий розвиток промисловості у другій половині XIX століття зумовив зростання міст Південної України і Херсонської губернії зокрема. Найбільшими містами губернії були Одеса, Миколаїв, Херсон і Єлисаветград. Проведені у 60-70-х роках XIX століття буржуазні реформи сприяли швидкому розвитку міст. Зокрема, міська реформа, яка, надавши реальну владу органам міського самоуправління і звільнивши від надмірної опіки державних владних структур, стала провідним чинником розбудови і благоустрою міст регіону. Упорядкування та покращення інфраструктури міста: замощення і освітлення вулиць, будівництво нових ліній водогонів і каналізації, удосконалення транспортної мережі тощо стало важливою сферою роботи органів самоуправління.

У складному комплексі проблем, які довелося вирішувати містам, проблема постачання населення водою була найважливішою. Адже вода є предметом першої необхідності, високі санітарні норми її подачі унеможлилювали інфекційні захворювання, що було особливо небезпечним для Півдня. Ситуація у даній сфері на Півдні була вражаючою. Проте через брак коштів органи самоврядування змушені були вдаватися до комерційної форми розвитку водопостачання¹⁰. Організацію розробки проєктів перепланування окремих ділянок міста, вимощення вулиць, контроль за їх реалізацією здійснював будівельний відділ управи¹¹. Спорудження та експлуатацію міських господарських об’єктів: вуличне освітлення, кінна дорога, водопровід віддавались у концесію приватним особам¹². Освітлення завжди було справою важливою для всякого міста, альтернатива ж електричного освітлення газовому виявилася справою новою і дорогою, але і як основа для запровадження трамвайної мережі.

У 70-90-х роках помітно прискорився благоустрій Одеси. Були в основному вирішені три найбільш болючі для життя міста проблеми: водопостачання, каналізації, брукування вулиць¹³.

Органами самоврядування проводилась робота із залучення приватного капіталу для забезпечення міста якісною водою. Будівництво і експлуатацію одеського водогону було віддано акціонерному товариству. 9 вересня 1873 року розпочав роботу одеський водопровід, який подавав якісну воду з Дністра¹⁴. Однак на околицях міста, як і колись, користувались послугами водовозів. Коли ж у результаті зростання населення постала необхідність розширення системи, товариство відмовилось виконати договір, але було змушене у судовому порядку. Для остаточного вирішення проблеми водопостачання міста самоврядування Одеси вважало за доцільне викупити водогін і взяти подальшу експлуатацію у свої руки. 31 січня 1897 року він достроково перейшов у власність міста після 23 років експлуатації акціонерами¹⁵. Концесіонерам було сплачено 2 млн 740 тис. крб, які місто отримало у формі позики. На 1898 рік чистий річний прибуток одеського водогону досяг 207 848 крб., що становило 75% від вкладеного капіталу. Після реконструкції за проєктом І.Ф. Платса він став кращим на той час у Росії. Перші успіхи дали змогу розпочати роботу з розширення мережі водогону. Також було створено постійно діючу лабораторію для дослідження бактеріологічного стану води. На кінець 1901 року всі заходи щодо збільшення водопостачання міста до 4 млн відер щодоби були виконані. Маючи у своєму підпорядкуванні прибуткове муніципальне підприємство, як водогін, громадське управління Одеси зробило його джерелом фінансування програми влаштування каналізації. Будівництво завершилось у 1887 році. Каналізація і водопровід охоплювали центральну частину міста¹⁶. Також щоб зібрати необхідний капітал для її розширення, 18 квітня 1911 року міською думою вводився додатковий півкопійковий збір з бочки води¹⁷.

Питання замощення одеських вулиць потребувало значних матеріальних затрат, тому виконання цих робіт проводилось підрядним способом¹⁸. У процесі виконання підрядчиком своїх зобов’язань виникали суперечності з питань додаткових робіт та їх оплати. Чимало контрактів було розірвано у

зв'язку з невиконанням виконавцями умов договору. Цінність бруківок можна визначити півкопійковим збором з товарів, які відправляються за кордон, починаючи з 1865 року¹⁹. Саме цей збір мав компенсувати частину витрат на вимощення вулиць.

Але в цілому у 90-х роках в Одесі були вимощені гранітом: уся центральна частина міста у межах зовнішнього бульвару, частково передмістя: Молдаванка, Пересип, Слободка-Романовка²⁰.

Значне збільшення кількості транспорту, інтенсифікація експлуатації міських шляхів виявили їх невідповідність новим умовам, застарілість традиційного замощення на піщаному підмурку. У господарській практиці почали застосовувати асфальт. У 1909 році гранітною шашкою на бетонному фундаменті “у ялинку” була замощена Пушкінська вулиця.

Деякі матеріали, що знімалися при перезамощенні вулиць у центральних та курортних частинах міста, використовувались для покриття доріг на околицях. Рівень упорядкованості окраїн був зовсім іншим, ніж у центрі.

В Одесі міське громадське управління, опікуючись освітленням, у 1866 році концесійним шляхом встановило перші газові лампи. Німецький інженер Рідінгер, який побудував на Пересипі газовий завод, отримав монопольне право на освітлення міста газовими світильниками протягом 39 років.

Протягом багатьох років одеській думі бракувало коштів для викупу господарства газового заводу. Лише у 1909 році він був викуплений і перейшов у власність міста²¹. Але наприкінці XIX ст. система газового освітлення все ще не охоплювала більшість вулиць Одеси.

Пізніше, 1880 року, міська влада намагалася впровадити електричне освітлення, але його використання обмежалося Приморським бульваром. До 1887 року з'явилися кілька електричних вуличних ламп.

Будівництво електростанції міською владою проходило у співпраці з фірмою “Едісон і К^о”. Визначалося, що вартість електричного освітлення не повинна перевищувати вартості газового, а через 10-15 років у разі погашення приватних інвестицій місто стає повним власником підприємства, також місто зберігало за собою фінансове управління на правах співвласника. Отримавши достатній досвід управління електропідприємством, фінансова комісія ухвалила рішення про доцільність викупу підприємства для експлуатації на господарських засадах²².

Але у 1894 році майже все місто освітлювалось газом, окрім Молдаванки і Пересипу, які все ще освітлювались за допомогою газових ламп²³. У зв'язку з дорожнечою електроенергія подавалась тільки в центральну частину міста. Лише у 1913 році була збудована велика електростанція. З метою поліпшення міського транспорту, за ініціативою О.О. Чижевїча, у 1871 році у міській думі було обговорено і схвалено проект щодо спорудження в Одесі мережі конок-кінних залізниць товарного і пасажирського призначення²⁴. У 1880 році Бельгійська акціонерна компанія збудувала першу лінію конки (кінного трамвая) від вулиць Рішельє та Поштової до околиць. До 1900 року довжина колій сягнула 80 км. На початку XX століття в Одесі діяло 20 маршрутів конки, загальна довжина всіх її ліній сягала 67,5 км. Бельгійська компанія, що впроваджувала у місто електричне освітлення, забезпечила Одесу кількома електричними трамваями. Перша міська трамвайна лінія у 1899 році пов'язала центр з промисловим та торговим районом Бугайкою, щойно відкритим на околиці. З 1907 року почалося цілковите переобладнання ліній на електричну тягу. Напередодні Першої світової війни діяв уже 31 трамвайний маршрут²⁵.

У Миколаєві зі збільшенням міських прибутків за рахунок оподаткування товарів, що виготовлялись, та інших надходжень стали більше витрачати коштів на благоустрій міста, зокрема на замощення вулиць. І вже на початок XX століття у місті було забруковано більшість вулиць і тротуарів²⁶. Але у міста існувала нагальна потреба у забезпеченні якісною питною водою. Дослідження можливих шляхів будівництва водопроводу були розпочаті у 1872 році. Однак вода з Інгулу виявилася непридатною, а в ґрунтовій воді знайшли велику кількість глини. Спроби вирішити питання водопостачання у 1883 році шляхом залучення для будівництва водогону французької компанії на концесійних засадах не дали позитивного результату у зв'язку з відсутністю джерела з достатнім обсягом води. Уведення в 1887 році міським управлінням у дію громадського колодязя не вирішило проблеми водопостачання міста.

На початку XX століття у результаті невпинних зусиль, здійснених міським управлінням, питну воду, нарешті, знайшли. Після цілої низки дебатів у 1904 році було ухвалено рішення про позику на будівництво. На 1905 рік поклали 34,5 версти труб, що було менше запланованих 50, невиконання запланованого було зумовлено страйками. На 1912 рік загальна довжина водогінної мережі Миколаєва складала 75 верст, питання водопостачання було вирішено. Починаючи з 1906 року, підприємство стало рентабельним²⁷.

У сфері міського транспорту міською владою було надано концесію і у 1897 році бельгійська компанія збудувала в Миколаєві конку (кінну залізницю), яка сполучала Слобідку з Французьким заводом, портом і яхт-клубом²⁸.

Міське громадське управління Миколаєва зважилось збудувати електричну станцію господарським способом, поширивши свій контроль на таку важливу сферу. Станція розпочала свою роботу в березні 1902 року. Шляхом зменшення тарифів на електричне освітлення було збільшено кількість абонентів, і у 1907 році електростанція стала рентабельною. У цьому ж році громадське управління Миколаєва поставило на розгляд питання про будівництво на господарських засадах ліній трамвая, розглядаючи цей вид транспорту як більш дешевий та швидкісний. Після тривалого обговорення було вирішено будувати трамвайний транспорт на господарських засадах, для чого місто взяло кредит у розмірі 2 млн. крб. Трамвайний рух у Миколаєві відкрито у грудні 1914 року.

Після того, як Херсон став губернським центром у 1803 році, його зовнішній вигляд майже не змінився. Усі прибережні вулиці восени і взимку потопали у болотній грязюці, лише з середини XIX століття їх почали впорядковувати. У 1897 році переважна більшість вулиць залишалась незабудованою. Тільки центральні вулиці заощувались каменем, а тротуари – плитками з вулканічної лави, що являла собою баласт торговельних суден, які прибували до Херсона з Італії. Освітлювались вони лійовими свічками²⁹.

Для Херсона, що хоч і розташовувався на Дніпрі, організація водопостачання теж була складною проблемою. Неякісна питна вода була причиною гострих інфекційних захворювань. У 1885 році міська управа через брак коштів уклала угоду на 49 років з приватною особою Пастуховим про будівництво водогону на концесійних засадах. У 1887 році водогін у Херсоні розпочав свою роботу. До 1896 року водопровідна мережа складала 24 версти 275 сажнів, було влаштовано 11 водорозбірних будок³⁰. На 1907 рік мережа водогону Херсона зростає до 30 верст і нараховувала 15 постійних будок водорозбору, з яких 5 були побудовані і утримувалися за міські кошти. Окрім того, за міські кошти в 1907 році під час протихолерних заходів було збудовано й утримувалися 8 тимчасових водорозбірних будок для відпуску води жителям окраїнних районів³¹.

Поступово місто, залишаючись власником господарського комплексу, все більше тяжіло до цілковитого управління водопроводом. У 1907 році міська дума порушила питання про доцільність переходу до господарської експлуатації водогінної системи. Загальна вартість викупу водогону становила 820 тис. крб³².

У Херсоні міським управлінням у 1899 році було укладено угоду з бельгійським інженером М.Риндзюньським про надання йому концесії на будівництво електростанції, але концесіонер так і не приступив до виконання своїх обов'язків. У 1907 році від гласного Херсонської думи П.І. Соколова надійшла пропозиція про надання місту позики у розмірі 250 тис. крб. з метою запровадження електричного освітлення. Але за угодою П.І. Соколов передав ці кошти на благодійні заходи, і з'явилася можливість влаштувати електричне освітлення без надання концесії приватним особам. Уведення в дію незавершеної станції відбулося у 1908 році. Устаткування її склали три дизелі загальною потужністю 440 кінських сил³³. Повне і регулярне освітлення всіх головних вулиць розпочалося вже з наступного 1909 року. За рік підприємство вийшло на свою проектну потужність. У 1910 році вулиці освітлювало 1070 ліхтарів.

Паралельно з будівництвом електростанції велися роботи і з налагодження трамвайної мережі. Проте такий проект потребував додаткових коштів, тому міська управа вдалася до залучення приватного капіталу. У 1907 році було укладено угоду з акціонерним товариством Херсонських міських залізниць про прокладення 6 тис. погонних сажнів колії за трьома лініями. У 1908 році надійшла заявка від італійського підданого В.І. Боссаліні від Товариства Херсонських міських залізниць з пропозицією надати йому концесію на облаштування руху електричного трамвая та будівництва для цього електростанції, проте угоду уклали лише у 1914 році³⁴.

Тільки в 40-х роках XIX століття Єлисаветград почав упорядковуватись. Були сплановані квартали, на трьох центральних вулицях з'явилися ліхтарі. У 70-х роках місто заново розплановано, розчленовано на квартали і сектори забудови³⁵. Замощення Єлисаветграда було розпочато у 1842 році. Першими були вимощені останні квартали Невської і Михайлівської вулиць. Замощення цих ділянок було виконано з підряду полковником Штальбертом. З 1845 року за наказом уряду замощення вулиць виконувалось створенням шосе³⁶.

З часу введення у дію Міського положення 1870 року вимощення вулиць виконувалось спочатку на запасний міський капітал, а потім виключно на додаткові прибутки міського банку. Усі роботи виконувались господарським розпорядженням міського голови, під безпосереднім контролем члена

управи і міського архітектора. Вимощення виконувалось диким каменем, переважно твердої породи, який добувався із міських каменоломень. У період з 1871 до 1897 року були вимощені усі головні та центральні вулиці й деякі на околиці.

Питання про необхідність облаштування водопроводу у Єлисаветграді вперше було обговорене на засіданні міської думи 3 червня 1880 року³⁷. Пропозиція міського голови А.Н. Пашутіна зустріла підтримку серед гласних думи. Тривалий час йшли переговори з різними інженерами щодо облаштування водогону³⁸. Лише 20 січня 1892 року було укладено контракт з інженером-технологом М.І. Алтуховим. У 1893 році водопровід був остаточно завершений і згідно з контрактом 1 квітня 1896 року перейшов у завідування міського управління³⁹. Загальна протяжність водопроводу сягала 15 верст 127 сажень, вартість виконаних робіт обчислювалась у 276 462 крб. З 1 квітня 1896 року протяжність водопроводу збільшилась до 17 верст 206 сажнів.

Питання про облаштування у Єлисаветграді міської залізної дороги вперше було обговорено на засіданні міської думи у 1889 році. У серпні 1896 року було укладено контракт про спорудження у місті трамвайної лінії. Роботи зі спорудження електричного трамвая у Єлисаветграді були закінчені у липні 1897 року⁴⁰.

Таким чином, діяльність місцевих органів влади з благоустрою міст Херсонської губернії у другій половині XIX – на початку XX століття була продуктивною. Проблеми фінансового характеру було вирішено введенням додаткових податків до міського бюджету, переданням будівництва приватним особам у концесію.

Спорудження бруківки створило умови для налагодження міського транспорту, як кінного, так і трамвайного, облаштування водогонів у містах вирішувало важливу проблему постачання міського населення водою, освітлення газом та електрикою поліпшувало загальний благоустрій міста. Все це сприяло соціально-економічному розвитку краю та розбудові міст Херсонської губернії.

¹ Одесса 1794-1894. К столетию города. – Одесса, 1895. – 836 с.

² Столетие Одессы. С портретами административных и общественных деятелей и с видами Одессы. – Одесса, 1894. – 112 с.

³ Бернштейн С. Исторический и экономический очерк Одессы. – Одесса, 2006. – 222 с.

⁴ Пашутин А.Н. Исторический очерк г. Єлисаветграда. – Єлисаветград, 1897. – 312 с.

⁵ Історія міст і сіл Української РСР. Миколаївська область. – К., 1971. – 772 с.; Історія міст і сіл Української РСР. Херсонська область. – К., 1972. – 688 с.

⁶ Емельянов М.А., Каминская Е.С., Дьяченко Е.Я. Херсон: Страницы истории. 1778-1978. – Симферополь, 1978. – 80 с.

⁷ Цибуленко Л.О. Органи самоврядування Одеси, Миколаєва, Херсона у розбудові муніципальної земельної та виробничої власності в кінці XIX – на початку XX століття. – Херсон, 2003. – 160 с.

⁸ Станко В.Н., Ващенко В.П., Першина З.В. Історія Одеси. – Одеса, 2002. – 560 с.

⁹ Герлігі П. Одеса. Історія міста, 1794-1914. – К., 1999. – 382 с.

¹⁰ Цибуленко Л.О. Вказана праця. – С. 69.

¹¹ Станко В.Н., Ващенко В.П., Першина З.В. Вказана праця. – С. 221.

¹² Столетие Одессы. С портретами административных и общественных деятелей и с видами Одессы. – С. 56.

¹³ Державний архів Одеської області (ДАОО). – Ф.4. – Оп. 120. – Спр. 24. – Арк. 5-16.

¹⁴ Там само. – Спр. 32. Ч. 1. – Арк. 2-27.

¹⁵ Там само. – Спр. 32. Ч. 2. – Арк. 1-18.

¹⁶ Станко В.Н., Ващенко В.П., Першина З.В. Вказана праця. – С. 158.

¹⁷ Бернштейн С. Вказана праця. – С. 57.

¹⁸ ДАОО. – Ф.4. – Оп. 120. – Спр. 57. – Арк. 2-9.

¹⁹ Герлігі П. Вказана праця. – С. 159.

²⁰ Одесса 1794-1894. К столетию города. – С. 254.

²¹ Станко В.Н., Ващенко В.П., Першина З.В. Вказана праця. – С. 224.

²² Цибуленко Л.О. Вказана праця. – С. 75.

²³ Герлігі П. Вказана праця. – С. 258.

²⁴ Одесса 1794-1894. К столетию города. – С. 270.

²⁵ Станко В.Н., Ващенко В.П., Першина З.В. Вказана праця. – С. 224.

²⁶ Історія міст і сіл Української РСР. Миколаївська область. – С. 81.

²⁷ Цибуленко Л.О. Вказана праця. – С. 71.

²⁸ Історія міст і сіл Української РСР. Миколаївська область. – С. 81.

²⁹ Історія міст і сіл Української РСР. Херсонська область. – С. 75.

³⁰ Емельянов М.А., Каминская Е.С., Дьяченко Е.Я. Вказана праця. – С. 22.

³¹ Цибуленко Л.О. Вказана праця. – С. 73.

³² Там само.

³³ Емельянов М.А., Каминская Е.С., Дьяченко Е.Я. Вказана праця. – С. 22.

³⁴ Цибуленко Л.О. Вказана праця. – С. 76.

³⁵ Історія міст і сіл Української РСР. Кіровоградська область. – С. 91.

³⁶ Пашутин А.Н. Вказана праця. – С. 100.

³⁷ Державний архів Кіровоградської області (ДАКО). – Ф. 18. – Оп. 1. – Спр. 529. – Арк. 8-15.

³⁸ Там само. – Спр. 1. – Арк. 5-26.

³⁹ Там само. – Ф. 4. – Оп. 1. – Спр. 1. – Арк. 3-12.

⁴⁰ Пашутин А.Н. Вказана праця. – С. 239.

УДК [930/908(477.82–2)“183/191”]/050

© Любов Засць (Луцьк)

ВИКОРИСТАННЯ МАТЕРІАЛІВ ПЕРІОДИКИ ОСТАННЬОЇ ТРЕТИНИ ХІХ – ПОЧАТКУ ХХ ст. ПРО ІСТОРІЮ ТА ПАМ'ЯТКИ ЛУЦЬКА У СУЧАСНІЙ ПАМ'ЯТКОЗНАВЧІЙ ДІЯЛЬНОСТІ

У статті аналізуються матеріали історико-пам'яткознавчого характеру, вміщені на сторінках періодичних видань громадських товариств Правобережної України останньої третини ХІХ – початку ХХ ст. З'ясовано, що тут висвітлювалися результати пам'яткознавчих пошуків, діяльність науково-громадських інституцій світського та церковного характеру, окремих науковців щодо дослідження історії та культурної спадщини Луцька. Показано роль і значення цих матеріалів для висвітлення й збереження історичної минувшини Волині, зокрема одного з її старовинних міст, яким є Луцьк.

Ключові слова: Волинь, Луцьк, періодика, пам'ятка, товариство.

Засць Л.

Использование материалов периодики последней трети ХІХ – начала ХХ в. об истории и исторических памятниках Луцка в современной памятникведческой деятельности

В статье анализируются материалы историко-памятникведческого характера, представленные на страницах периодических изданий общественных организаций Правобережной Украины последней трети ХІХ – начала ХХ в. Установлено, что в них отображались результаты памятникведческих поисков, деятельность научно-общественных организаций общественного и церковного характера, отдельных ученых об исследовании истории и культурном наследии Луцка. Показана роль и значение этих материалов для обнародования и сохранения исторического прошлого Волини, в частности, одного из ее старинных городов, которым является Луцк.

Ключевые слова: Волинь, Луцк, периодика, исторические памятники, общество.

Zayets L.

The Use of Periodicals of the Last Third of the Nineteenth – Early Twentieth Century on Lutsk History and Sights in in Modern Studies

The article is devoted to the analysis of data about the history and monuments contained in the periodicals run by public organizations in Right-bank Ukraine in the last third of the 19th and early 20th centuries. It was found out that these periodicals concerned the findings of monuments studies, the activity of temporal or church, scientific and public institutions, research of some scholars at the history and cultural heritage of Lutsk. The role and the importance of these data for the highlighting and preservation of the historical heritage of Volyn, including Lutsk, as one of its ancient cities, are focused on.

Key words: Volyn, Lutsk, periodicals, monument, public organization.

Другу половину ХІХ – початок ХХ ст. можна назвати періодом, коли в Україні почала швидко пробуджуватись цікавість до власного минулого, до усвідомлення необхідності вивчення й збереження історії та культурної спадщини її рідних земель. У наукових періодичних виданнях починають друкуватися українознавчі дослідження; іноді це фундаментальні наукові праці, іноді – невеликі за обсягом статті. Однак всі вони мають неocenенне значення. Показ надбань зазначеного періоду у цій галузі, зокрема українських істориків та пам'яткознавців, ознайомлення суспільства з їх кращими здобутками передбачає критичне осмислення й характеристику відповідних матеріалів періодичних видань, що стосуються Волині та Луцька.

На сьогодні існує певний масиву наукової та популярної літератури ХІХ– початку ХХ ст., яка, однак, побіжно висвітлює означену тему. Окремі історіографічні узагальнення фрагментарного характеру містять праці О. Журби¹, Л. Баженова², М. Костиці³, С. Гаврилюк⁴.

Враховуючи недостатній рівень висвітлення наявної проблеми, її нинішню практичну актуальність, у статті поставлена мета з'ясувати, які історико-пам'яткознавчі аспекти міста Луцька знаходили висвітлення на сторінках періодичних видань громадських товариств Правобережної України останньої третини ХІХ – початку ХХ ст. Її досягнення забезпечувалося шляхом ретельного вивчення матеріалів періодики, їх критичного аналізу та групування, використання загальнонаукових та спеціальних історичних методів дослідження. Зокрема, застосовано структурно-системний метод, який дав змогу розглянути об'єкт дослідження із усіма його основними рисами як єдине ціле. Використані також спеціальні методи історичних досліджень: порівняльний, класифікації, систематизації документальних фактів, ін.

Історико-пам'яткознавче вивчення Волині, зокрема Луцька, здійснювали і місцеві краєзнавці, любителі та шанувальники старовини, і представники київських державних та громадських наукових