

Розділ 3

ІСТОРІЯ УСТАНОВ, ТОВАРИСТВ І ОБ'ЄДНАНЬ

УДК 94(477.7)«1764/1834»

Юлія Коник

УЧАСТЬ ПРАЦІВНИКІВ ГУБЕРНСЬКОЇ МЕЖОВОЇ СЛУЖБИ ПІВДНЯ УКРАЇНИ У ШЛЯХОВОМУ БУДІВНИЦТВІ ТА СФЕРІ МІСТОБУДУВАННЯ Й АРХІТЕКТУРИ (остання третина XVIII – перша третина XIX ст.)

Стаття присвячена участі землемірів губернської межової служби півдня України в архітектурно-проектувальних, містобудівельних та шляхових роботах в останній третині XVIII – першій третині XIX ст. На основі архівних джерел розглянуто внесок землемірів у цивільне будівництво та проектування населених пунктів регіону.

Ключові слова: землеміри, архітектори, проектування, цивільне будівництво, містобудування, шляхи.

Стаття посвящена участі землемерів губернской межовой службы юга Украины в архитектурно-проектировочных, градостроительных и дорожно-проектировочных работах в последней трети XVIII – первой трети XIX в. На основе архивных источников рассмотрен вклад землемеров в гражданское строительство и проектирование населенных пунктов региона.

Ключевые слова: землемеры, архитекторы, проектирование, гражданское строительство, градостроительство, дороги.

The article is devoted to participation of land-surveyors of province land-surveying service in the south of Ukraine in architectural planning, town- and road-building in the last third of the 18th century – first third of the 19th century. The contribution of land-surveyors in civil building and settlement planning in the region is considered on the basis of archives sources.

Key words: land-surveyors, architects, planning, civil building, town-building, roads.

Із середини XVIII ст. у Російській імперії дедалі відчутнішим ставав дефіцит кваліфікованих технічних спеціалістів, здатних упоратися із зростаючими обсягами будівництва в транспортній, адміністративній, промисловій, гідротехнічній, комунальній та інших сферах. При цьому розвиток технічної освіти різко контрастував з потребами життя: аж до початку XIX ст. на всій території імперії тільки Академія мистецтв готувала архітектурно-будівельні кадри. Системне законодавство з будівельної галузі було практично відсутнє. Заснування у 1804 р. Московського архітектурного училища, а в 1810 р. Інституту корпусу інженерів шляхів сполучення мало зарадило справі. Адже усі три навчальні заклади ледве забезпечували кадрами обидві столиці та наближені до них регіони¹.

На державному рівні неодноразово визнавалося, що за потреби землеміри можуть замінити собою архітекторів. До слова, й не лише їх: у 1800 р. з метою економії коштів централізовано ліквідували посаду губернського механіка з такою

мотивацією: «...оскільки в механіках особливої потреби немає, знайти їх на таку малу платню не можна, та й не знаходяться вони; зазвичай же по губерніях використовується за потребою замість механіка землемір чи архітектор...»². На практиці часто так і траплялося: теоретичні знання та особливо практичні навички давали змогу землемірам на належному рівні виконувати архітектурні та інженерні завдання. Саме тому у віддалених від центру губерніях, до яких належали й південноукраїнські, саме землеміри часто ставали головними спеціалістами щодо формування міського простору, проектування й будівництва шляхів та цивільних споруд.

Шляхи завжди були і є одним з найважливіших елементів інфраструктури держави, прямо пов'язаних з економічним розвитком, обороноздатністю, соціальними контактами. Стан їх у Російській державі завжди залишав бажати кращого – настільки, що це явище широко увійшло у фольклор.

© Юлія Коник, 2011



Ще з другої половини XVII ст. у Російській державі прокладання шляхів було одним із завдань землепорядкувальних та землеописувальних робіт, відомих під назвою писарських описів. Виконавцям робіт приписувалося зберігати фіксовану ширину шляхів та не зараховувати їх до власницьких земель³. Настанови писарських наказів щодо проведення шляхів у цілому збереглися і в пізніших «екатерининських» межових законах – Землемірній⁴ та Межовій⁵ інструкціях 1766 р. У цих документах старі положення удосконалювалися, уточнювалися та доповнювалися, визначаючи взаємні обов'язки держави й землевласників⁶, і вони негласно закріпили статус землемірів як головних суб'єктів технічного нагляду за прокладанням шляхів.

За правління Катерини II шляхова справа набула державної ваги. Після губернської реформи 1775 р. у цій сфері відбулася децентралізація управління: на губернську адміністрацію покладался обов'язок добудови державних шляхів, а нижні земські суди та повітові земські виконавці мали відповідати за їхнє утримання⁷. Саме з ними найтісніше співпрацювала губернська межева служба при виконанні завдань, пов'язаних із шляховим господарством.

Комплекс робіт, виконуваних землемірами у цій сфері, можна класифікувати за кількома напрямками: 1) облік і описування наявних шляхів; 2) безпосереднє проведення шляхів на місцевості та нагляд за виконанням робіт; 3) проектування нових шляхів; 4) визначення оптимальних маршрутів пересування для різних державних відомств. Перші три види робіт зазвичай супроводжувалися й завершувалися складенням планів шляхів для подальшого нанесення їх на генеральні губернські та повітові карти.

На початкових етапах заселення Південної України у складі Російської імперії користувалися здавна відомими, зокрема військовими та чумацькими шляхами. Нечисленне населення ледве могло прокладати нові шляхи; у свою чергу слабо розвинена дорожня мережа гальмувала розвиток нових населених пунктів. Академік Василь Зуєв, здійснивши у 1781–1782 рр. подорож із Санкт-Петербурга в Херсон, не без гумору описував місцеві шляхи та способи пересування, часом порівнюючи їх за складністю з своїми поїздками по Сибіру на собаках⁸.

Станом на 1799 р. мережа південноукраїнських шляхів описана у клопотанні новоросійського дворянства генерал-прокурору Петру Лопухіну так: «Знаменитий простір цієї губернії, що має початком місто Дубоссари при Дністрі, до кін-

ця, з'єднуючого з Астраханською губернією, становить поштової дороги 1372 версти, від тих же Дубоссар через Таврію до Єкатеринодара 1064 версти; крім цих великих доріг, проведені довгі й перехресні для сполучення з повітовими, приморськими містами й фортецями»⁹.

Наскільки можна судити з наявних джерел, наприкінці XVIII ст. основним завданням землемірів було не так проведення нових шляхів, як складення описів та планів на вже існуючі. Це було потрібно як для точного уявлення уряду й місцевих адміністрацій про шляховий потенціал нових земель, так і для виготовлення різноманітної картографічної продукції. У 1775 р. Сенат наказав описати всі більш-менш значні шляхи для Військової колегії¹⁰. Протягом 1780-х – 1790-х рр. губернські й повітові землеміри склали шляхові плани для губернських карт і атласів¹¹. У 1800 р. на виконання імператорського указу про посилення митного нагляду описували маршрути, якими від чорноморських портів перевозилися товари вглиб імперії¹².

На рубежі століть відбулася низка змін у управлінні шляховою справою. Створена Павлом I Експедиція влаштування шляхів у державі в перші роки XIX ст. активно взялася за збір статистичних даних про довжину і ґрунт шляхів, природні й людські ресурси для ремонту їх¹³. Відповідно на місцях акцент описування шляхів дещо змістився до обліку їхнього технічного стану. Землемірам, загальним повітовим присутствам, земським виконавцям, городничим, поліцмейстерам доручався огляд, описування й контроль за станом шляхового покриття, мостів, гатей, переправ, поштових будинків, верстових стовпів, перил, каналів, стаєнь тощо – тобто об'єктів, котрі мали ремонтуватися за рахунок земських зборів¹⁴.

На початку XIX ст. капіталізація російської економіки, зростання обсягів перевезень, аналіз прорахунків у війні з Наполеоном, військово-поселенська реформа викликали нагальну необхідність розвитку й стандартизації шляхової мережі. Створений у 1809 р. Корпус інженерів не міг задовольнити зростаючі потреби в будівництві шляхів, тому для нього продовжувалося широке залучення землемірів губернської межової служби. Така ситуація була характерною для всіх регіонів імперії. Наприклад, херсонський губернський землемір Василь Ярославський так згадував причини, які в середині 1810-х рр. змусили його відмовитися від наміру стати землеміром у Полтавській губернії: «...я чув скарги повітових землемірів на тяжку їх службу, що безперервно займаються проведенням поштових доріг та



обсадкою їх деревами, не маючи ні спокійної ночівлі, ані достатніх харчів, і що наслідок доведеться їм подати у відставку. Я подумав, що тутешнє служіння в землемірській [посаді] не є скарбом для мене»¹⁵.

Для південноукраїнських землемірів упродовж досліджуваного періоду найкрупнішим шляховим проектом стало приведення великих шляхів у відповідність до нових державних стандартів. 13 грудня 1817 р. з'явилися «Примітки про дороги, села й міста»¹⁶, складені особисто імператором Олександром I «з власного досвіду», набутого у поїздках по імперії. Документ складався з трьох розділів та 48 пунктів, з яких розділ перший «Про дороги» у 24 пунктах регламентував вимоги до проведення шляхів і спорудження шляхових об'єктів, з урахуванням регіональних особливостей ландшафту й ґрунтів. Головна ідея полягала в тому, щоб по всій імперії уніфікувати поштові шляхи, з роз'їздами, поштовими станціями, мостами, канавами, стовпами, табличками з покажчиками верст, обсадкою деревами тощо.

Зазначені «Примітки» почали відразу ж активно впроваджуватися у життя, тим більше що їхній автор у протилежному разі наказував губернаторам бути персонально відповідальними за їхню реалізацію. Вже навесні 1818 р. у Херсонській губернії почалася безпрецедентно масштабна шляхово-будівельна кампанія¹⁷.

Відсутність у державі інституту цивільних інженерів вкотре призвела до ситуації, коли якраз на працівників губернської межової служби покладалася обов'язки основних консультантів і координаторів шляхових робіт. Вони мали: позначати плуговими борознами напрямки шляхів на тих відрізках, де їх планувалося провести новими маршрутами; вказувати місця риття водовідних каналів, насадження алей, встановлення верстових стовпів та земляних пірамід обабіч доріг; поновлювати межі наявних шляхів, якщо вони збігалися з проектною мережею; перевіряти якість виконаних робіт. Усе це треба було здійснювати в контакт з загальними повітовими присутствіями, якнайповніше використовуючи «вільний» час селян у перервах між сезонними сільськогосподарськими роботами¹⁸.

Не встигли роботи повністю розгорнутися, як 4 травня 1819 р. імператор затвердив «Додаткові статті до правил, виданих 13 грудня 1817 р., про влаштування доріг»¹⁹. Їх розробили у міністерстві поліції спільно з головним директором шляхів сполучення з урахуванням практичного місцевого досвіду, набутого губернаторами під час упродовження попередніх правил. Документ складав-

ся з 33 пунктів, котрі деталізували та розвивали вже відомі положення.

До нових правил додавалося типове креслення для керівництва при спорудженні шляхів з алеями, а також зразки для уніфікованого виготовлення верстових і станційних стовпів²⁰. Оскільки Херсонська губернія отримала лише один примірник міністерського креслення, землемірам довелось копіювати його для себе та інших²¹.

Отримавши приписи із зразками, повітова й міська влада почала звертатися до землемірів за роз'ясненнями з приводу ширини шляхів, каналів та алей, заготівлі будматеріалів, правильності встановлення та однакового вигляду верстових стовпів тощо²². Працювати було над чим, оскільки оформлення шляхів регламентувалося до найменших деталей. Чітко визначалися розміри шляхових об'єктів, відстані між стовпами й канавами та висота горбочків, на яких мали ставитися стовпи; види табличок на стовпах; та й самих стовпів мало бути аж чотири види: станційні, верстові, перехресні та кордонні. Губернському землеміру П. Гречині навіть було приписано виготовити зразкові моделі стовпів для розсилки у повіті²³.

Проте найбільше роботи землемірам додало нововведення щодо ширини шляхів. Шляхи, що з'єднували між собою губернські й повітові міста, мали бути завширшки 30 сажнів²⁴, тобто 64 м. Щоб виконати цю вимогу, землеміри проводили нові межі «плуговими заорами», одночасно позначаючи місця майбутніх межових знаків. Робочу силу та необхідні матеріали для цього забезпечували загальні повітові присутствія, міські думи та поліції, а по землях адміралтейських поселень у Херсонському повіті – Чорноморська виконавча експедиція²⁵. Ці установи також відправляли у відрядження своїх чиновників для нагляду за робітниками та ходом робіт.

Велика кількість учасників процесу негативно позначалася на його темпах та успішності. При огляді готових шляхових ділянок по всій губернії П. Гречина нерідко виявляв численні недоліки та помилки, винуватцями яких іноді були його підлеглі²⁶, а найчастіше – загальні повітові присутствія²⁷. У червні 1823 р. він роздратовано рапортував цивільному губернатору Комстадіусу, що земські справники не поспішають з допомогою і йому доводиться подовгу очікувати їх у містах, щоб особисто пояснювати на місці тонкощі шляхового будівництва, а «... безграмотні пристави пояснень ні зрозуміти, ні виконати неспроможні»²⁸. Мали місце й скарги на землемірів з боку територіальних громад у ви-



падках, коли під розширення старих шляхів потрапляли орні поля²⁹.

Для губернської межової служби роботи з уніфікації шляхової мережі в цілому розтяглися більше ніж на п'ять років, з кінця 1818 р. по 1824 р. У цей проміжок часу вони періодично оновлювали відомості про відстані між поштовими станціями; паралельно складали плани доріг, які на початку 1824 р. були зведені у губернську поштову карту, розмножену для багатьох державних установ від головного імператорського штабу до губернської поштової контори³⁰.

Поштові шляхи Херсонської губернії отримали високу оцінку новоросійського генерал-губернатора М. Воронцова, який у 1826 р. рекомендував Бессарабському обласному правлінню взяти їх за зразок³¹. Однак справа на цьому не завершилася: зміни в повітовому поділі вимагали проведення аналогічних великих шляхів до нових повітових центрів: у 1830–1835 рр. губернські й повітові землеміри розробляли маршрути та прокладали шляхи через Бобринець³², у 1832 р. – через Ананьїв³³. У 1835 р. прокладали поштовий шлях з Берислава в напрямку Катеринослава³⁴ – ймовірно, у рамках нездійсненого проекту створення Бериславського повіту.

У 1821 р. в Херсонській губернії було здійснено ще один значний шляхово-будівельний проект, а саме прокладання військових шляхів в обхід округів військових поселень Бузької уланської дивізії. Починаючи з 1818 р., протягом наступного десятиліття до цих округів включалися все нові казенні села, що зрештою зробило губернію одним з головних осередків кавалерійських військових поселень у Російській імперії. Їхні жителі, зобов'язані утримувати власні уланські батальйони, почали скаржитися на «велике обтяження від змінних воїнських команд, які мають у них нічліги й растахи»³⁵. В 1820 р. імператор затвердив думку Комітету міністрів щодо переносу військових шляхів в обхід військових поселень. Перші маршрути розробили офіцери квартирмейстерської частини головного імператорського штабу³⁶, а провели землеміри Херсонської губернії спільно з земськими судами³⁷.

Помітна частка шляхової складової в роботі землемірів припадала на проектування нових шляхів. Як правило, такі завдання були викликані, по-перше, вже згаданою необхідністю прокладання поштових шляхів до нових повітових центрів, а по-друге, конкретними проблемами пересування на певних порівняно невеликих шляхових відрізках. Йдеться про великі балки, затоплен-

ня, постійне руйнування мостів, кам'янистість шляхового покриття, незадоволення населення надмірною активністю проїжджаючих та ін. Часом усунути ці перешкоди коштувало дорожче, ніж провести нові шляхи. У таких випадках губернська адміністрація зверталася знов-таки до земських виконавців, судів та землемірів.

Упродовж першої третини XIX ст. губернські й повітові землеміри склали проекти нових поштових шляхів між Херсоном та Бериславом (1804)³⁸, Миколаєвом та Одесою (1810)³⁹, Одесою та Вознесенськом (1832–1825)⁴⁰, військового шляху між Херсоном та Миколаєвом (1833)⁴¹ та ін.

Шляхова мережа усього Новоросійського краю, особливо Херсонської губернії як його приморської, а до 1812 р. й прикордонної частини, піддавалася постійному великому навантаженню з боку найрізноманітніших учасників руху. Окрім поштового й комерційного сполучення, губернськими шляхами регулярно пересувалися військові частини з обозами, морські команди, арештанти у супроводі етапних команд, митні роз'їзди, карантинна варта тощо. Усе це вимагало взаємної координації та розведення деяких категорій за окремими шляхами, причому, слід було зважати на швидкість руху, наявність нічлігів, здатність місцевого населення забезпечити постій тощо. Така інтенсивність користування призводила до частих звернень із проханням розробити оптимальні маршрути. Цим займалися губернські землеміри: для локальних маршрутів – одноосібно, а у випадках масштабних запитів – спільно з повітовою владою.

Згідно з документальними свідченнями, за перші кілька десятиліть XIX ст. херсонські губернські землеміри долучилися до розробки таких маршрутів: для військових частин та чумаків із Перекопа на материк в обхід Берислава (1801)⁴², етапних команд по всій території Херсонської губернії (1827–1829)⁴³, чорноморських флотських екіпажів від Миколаєва до Ізмаїла (1828)⁴⁴, провіантських обозів до Тирасполя для діючої армії⁴⁵, рекрутських партій від Миколаєва до Тирасполя в обхід Одеси (1832)⁴⁶; запропоновано вигідніший варіант комерційних перевезень із Одеси до Балти (1825)⁴⁷ та ін.

Названі вище види робіт можна вважати для землемірів системними. Окрім них час від часу поставали ситуативні завдання, пов'язані з експлуатацією шляхової мережі: наприклад, розрахунки зриття пагорбів для зручності проїзду⁴⁸, відмежування прибережних смуг судноплавних річках під бечівники⁴⁹ та роз'їзди митної варти⁵⁰ тощо.



Така широка участь землемірів у шляхово-інженерних проектах часом призводила до ситуацій, коли повітові посадовці вважали закономірним залучення їх до усіх завдань, будь-яким чином дотичних до шляхового господарства. У 1827 р. Олександрійський суд вимагав присутності повітового землеміра для знищення шинків, куренів та землянок на невеликих шляхах при кордонах з Полтавською та Київською губерніями⁵¹. Знадобилося втручання цивільного губернатора, щоб довести, що «...шукати шинки навпроти військових поселень у пустих місцях не є справою землеміра»⁵². Окрім шляхового будівництва, працівники губернської межової служби були широко залучені до сфер містобудування та архітектури.

Починаючи з 1760-х рр., у Російській імперії в центрі уваги опинилися проблеми містобудування, викликані бурхливим зростанням міст. Це був час державних реформ, активної внутрішньої та зовнішньої політики, розвитку економіки й науки. Кардинальні зміни торкнулися й уявлення про міський простір: визнавалося доцільним упорядкувати процеси забудови, перепланувати існуючі міста за принципом поділу на центр і передмістя, концентруючи в центрі адміністративні будівлі⁵³.

Швидке освоєння приєднаних земель, заснування нових населених пунктів вимагало спеціалістів, здатних проектувати плани майбутніх міст та здійснювати їхнє планування на місцевості: наносити геометрично правильну первинну сітку та основні осі забудови, позначати центр та площі, проводити вулиці⁵⁴. Не дивно, що в другій половині XVIII – на початку XIX ст. містобудування часто сприймалося разом із топографією та землемір'ям⁵⁵. Тому саме землеміри стали одними з основних учасників містобудівних процесів по всій Російській імперії.

Починаючи з 1763 р., складення і затвердження генеральних проектів забудови міст імперії здійснювала Комісія кам'яного будівництва Санкт-Петербурга й Москви⁵⁶. Однак вона не встигала впоратися з великим обсягом робіт, тому на рубежі XVIII–XIX ст. Межовий департамент Сенату дозволив землемірам здійснювати проектування в провінції за відсутності архітекторів⁵⁷.

Для півдня України необхідність залучення землемірів до теоретичного й практичного містобудування була ще гострішою, бо край освоювався надзвичайно швидкими темпами. За твердженням В. І. Тимофієнка, за темпами розвитку з південноукраїнськими містами могли зрівнятися лише північноамериканські міста

XIX ст.⁵⁸ Натомість питання перепланування за принципами регулярності було не настільки актуальним, оскільки історичний вигляд ту-тешніх міст ще не встиг скластися: вони або засновувалися на нових місцях, часто як військові укріплення, або заплановано виростили з також молодих казенних поселень.

Отже, на землемірів покладалися завдання не лише втілення проектів забудови на практиці, а й складення в окремих випадках цих проектів. Однак це стосувалося далеко не всіх населених пунктів. Землеміри губернської межової служби, як підрозділу губернської адміністрації, не були залучені до первинного розпланування міст, котрі мали державне військово-стратегічне значення. Так, міста Херсон, Миколаїв, Одеса будувалися під наглядом військового відомства «за монаршою волею окремо від губернського начальства»⁵⁹, хоча подальші роботи з розширення міських територій таких міст вже лягали на плечі цивільних землемірів. Так само повноваження губернської межової служби не поширювалися на міста, тимчасово передані у відомство військових поселень: Вознесенськ, Новомиргород, Крилов⁶⁰ та ін.

Про систематичність і масштабність містобудівної діяльності південноукраїнських землемірів свідчить той факт, що про неї збереглося багато документальних свідчень, навіть попри наявність значних лакун у джерельній базі.

Участь землемірів у формуванні міського простору можна умовно поділити на констатуючу, тобто описування наявної ситуації для надання іншим можливості змінювати її та практичну, до якої відносимо складання ними власних проектів, а також безпосередню реалізацію на місцевості своїх та чужих пропозицій.

Як і їхні колеги з усієї імперії, землеміри півдня України постачали первинну графічну й статистичну інформацію про міста, котра потім класалася в основу ідей генерального проектування, реконструкції або розширення міського простору. У 1777 р. Сенат рекомендував скласти топографічні описи повітів та міст у кожній губернії⁶¹. Плани й описи міст були обов'язковим елементом атласів губерній і намісництв⁶². Землеміри губернської межової служби укладали топографічні описи міст для південноукраїнських атласів кінця XVIII ст.⁶³ та губернських карт початку XIX ст.⁶⁴, заново знімали фіксаційні плани чи копіювали вже існуючі плани міст⁶⁵. Вони призначалися як для включення в атласи, так і для інформування різноманітних державних установ, від Корпусу інженерів шляхів сполучення⁶⁶ до



Морського штабу⁶⁷. Наприкінці 1820-х – на початку 1830-х рр. землеміри Херсонської губернії брали участь у складанні планів, історичних та статистичних відомостей про міста для Межової канцелярії Сенату⁶⁸.

В описах міст зазвичай подавалася інформація про розташування, шляхи сполучення, кількість населення, його соціальний, національний та статевий склад, основні заняття та інші варті уваги відомості; а також за можливості до них долучалися мальовані загальні види міст та плани окремих значних будівель. На планах потрібно було позначати публічні та казенні й приватні будівлі, фабрики, заводи, культові споруди із зазначенням виду будівельних матеріалів. Виконання цих робіт вимагало від землемірів напруженої праці, постійних відряджень та ставило їх у певну залежність від надання статистичної інформації міською владою.

Практична містобудівна діяльність землемірів відзначалася широтою охоплення та різноманіттям об'єктів. Наведемо лише декілька прикладів:

– у 1778 р. новоросійський генерал-губернатор «для порядку в будівництві» Кременчука доручив губернському землеміру Єгору Арапову визначати ділянки для бажаючих будуватися в місті⁶⁹;

– у 1796 р. вознесенський повітовий землемір Кузьма Тамілін працював при експедиції будівництва Вознесенська⁷⁰;

– у 1806 р. тираспольський повітовий землемір Афанасій Шаржинський склав проектний план нарізок приміської землі Григоріополя⁷¹;

– у 1810–1830-х рр. олександрійські повітові землеміри Трифон Арнаутов та Іван Кирилов відводили ділянки під приватні двори в Олександрії⁷²;

– у 1820–1821 рр. губернський землемір Павло Гречина складав для Херсонського будівельного комітету плани Херсона для роздачі землі під приміські хутори⁷³;

– у 1830-х рр. херсонський повітовий землемір Федір Соколовський планував на кварталі Забалківське передмістя Херсона⁷⁴ тощо.

Участь землемірів у містобудівному проектуванні не обмежувалася самими лише містами. Так, тираспольський повітовий землемір А. Шаржинський на початку XIX ст. був таким собі монополістом у розбивці колоній для грецьких, болгарських, німецьких, сербських, білоруських переселенців по всій Херсонській губернії⁷⁵. У 1821–1822 рр. його наступник Герасим Ілленко проектував майбутні села Дмит-

рівка, Плоске й Ухівка у Тираспольському повіті, куди мали переселити однойменні села з Олександрійського повіту⁷⁶.

За сучасним розумінням, принаймні деякі з названих видів робіт мали б виконуватися архітекторами. Проте у XVIII – першій третині XIX ст. розподіл обов'язків землемірів та архітекторів у містобудуванні значно ускладнювався через практично повну відсутність нормативних актів із цього приводу, а також брак спеціалістів. З огляду на нечисленність інженерів Сенат у 1764 р. наказав залучати до складення міських планів геодезистів⁷⁷. Таким чином, активні вимушені заняття землемірів у цій галузі сформували традицію сприйняття цієї роботи як саме їхнього обов'язку. Ця традиція знайшла законодавче відображення в «Настанові губернським і повітовим землемірам» 1828 р.: кожен повітовий землемір був зобов'язаний мати в себе «...городовий план, склавши все це з природи у вільний від інших доручень час...»⁷⁸. Наступного ж року херсонський губернський архітектор Далмат Каменецький відмовився складати план Очакова для Морського штабу, посилаючись на необхідність знімати план у природі за допомогою астролябії, а це, мовляв, роблять землеміри⁷⁹.

На початку 1830 р. Херсонське губернське правління отримало циркулярний припис міністра внутрішніх справ про забезпечення усіх «присутствених комор» губернії міськими планами. Це означало, що губернський землемір мав організувати своїх підлеглих на копіювання: для губернського правління – планів губернського і п'яти повітових міст, а також планів міст для шести міських дум, семи ратуш, десяти міських та двох військових поліцій⁸⁰.

Службові взаємини між землемірами та архітекторами взагалі склалися непросто, причиною чому були періодичні відволікання губернською владою землемірів на виконання архітектурних завдань.

Посада губернського архітектора з'явилася в типових губернських штатах Російській імперії після реформи 1775 р.⁸¹, хоча в основоположному документі цієї реформи, «Установленні про губернії...», вона була пропущена⁸². Відповідно обов'язки державних архітекторів у законодавстві не були виписано. Нагляд за будівництвом і станом казенних споруд із 1775 р. покладався на казенні палати⁸³, а з 1805 р. – на губернські правління⁸⁴. Про архітекторів як таких у нормативних актах не йшлося; просто пропонувалося доручати складання кошторисів і планів «знаючим людям»⁸⁵. Посади повітового архітектора взагалі не



передбачалося. Натомість на місцях працювали архітектори при будівельних комітетах, міських управах, адміралтействах, портових конторах тощо.

В загальних рисах обов'язки губернського архітектора були такими: складення проектів і кошторисів майбутніх споруд з урахуванням місцевих умов; керівництво й контроль над виконанням робіт; огляд стану наявних будівель; оцінка їх при продажах, заставах та ін. Як правило, місцеві архітектори не залучалися до спорудження визначних дорогих будівель в актуальному на той час класицистичному стилі; такі проекти розроблялися визнаними столичними майстрами. До сфери уваги губернських архітекторів входили казенні споруди на кшталт поштових станцій, лікарень, в'язниць, мостів тощо.

Успішне виконання архітектурно-проектувальних завдань багато в чому залежало від контактів з іншими державними структурами; адже міські поліції та земські виконавці надавали відомості про поточні ціни на будматеріали та оплату праці, допомагали ув'язувати технічні вимоги з місцевими ринками робочої сили, шляхами доставки матеріалів тощо.

Як уже відзначалося, наприкінці XVIII ст. знайти відповідну кандидатуру на посаду губернського, міського чи відомчого архітектора було не легше, ніж укомплектувати штат кваліфікованими землемірами. За таких умов у всій Російській імперії звичним явищем стало залучення працівників межевої служби до виконання архітектурних завдань, а саме: складення власних та впровадження типових проектів і кошторисів, консультування місцевої влади з питань спорудження й ремонту об'єктів цивільного будівництва, огляд виконаних робіт тощо. Південноукраїнські землеміри не були виключенням. Збереглася велика кількість подібних документальних свідчень щодо будівель установ державної влади, поштових контор, магазинів, торгових рядів, лікарень, карантинів, казарм, стаєнь, тротуарів і навіть церков.

Дуже багато доручень було пов'язано зі складанням проектно-кошторисної документації та наглядом за спорудженням і ремонтом мостів, переправ і гатей як у населених пунктах, так і на шляхах. При виконанні цих завдань землеміри співпрацювали з загальними повітовими присутствіями, до складу яких входили предводитель дворянства, городничий та судовий виконавець. Вони зобов'язувалися надавати землемірам всіляку допомогу та забезпечувати необхідними матеріалами. Присутствія і землеміри, як прави-

ло, розглядали ці завдання під різними кутами зору: присутствія вважали, що подібні завдання не є для землемірів вартою уваги проблемою і не заберуть у них багато часу⁸⁶, а землеміри не могли відмовитися, оскільки завдання надходили від цивільного губернатора.

При цьому слід підкреслити, що архітектурна діяльність землемірів не припинялася навіть тоді, коли вакансії архітекторів у губернії були зайняті. У випадках хвороб або тривалих відряджень останніх губернські й повітові землеміри продовжували отримувати доручення на виконання їхньої роботи.

Відомо, що принаймні у Новоросійській губернії (другій) був губернський архітектор⁸⁷, однак у той же час повітові землеміри обстежували мости й переправи⁸⁸, складали плани казенних будівель по губернії для топографічних описів міст⁸⁹. У 1801 р. новоросійський губернський землемір скаржився губернському правлінню, що на повітових землемірів «...покладено від начальства понад велику кількість справ, що стосуються їхньої посади, й ті, що належать до посади архітектора...»⁹⁰.

Саме землемірам на початку 1803 р. було доручено прийняти діловодство з архітектурних справ створюваної Миколаївської губернії, ще до завершення року перейменованої в Херсонську⁹¹. А рання історія архітектури Херсонської губернії взагалі найтіснішим чином пов'язана з губернською межевою службою.

Перші п'ять років посада губернського архітектора залишалася вакантною, і тоді архітектурні завдання по цивільному відомству виконували землеміри. Серед найпомітніших можна назвати такі. Губернський землемір Степан Сіврич здійснював огляд стану будівель херсонських присутственних місць⁹², складав плани, кошториси на спорудження й ремонт будівель Бериславського провіантського магазину⁹³, Григоріє-Бізюкового монастиря⁹⁴. Єлисаветградський повітовий землемір Іван Сегедій складав креслення Єлисаветградської фортеці, казарм і стаєнь гусарських полків⁹⁵. Тираспольський повітовий землемір Афанасій Шаржинський розробляв проект загатчення річки Турунчук для запобігання розмивання берега з російського боку⁹⁶ тощо. У 1808 р. усі повітові землеміри складали плани фасадів казенних будівель на вимогу міністерства внутрішніх справ⁹⁷.

Першим херсонським губернським архітектором у 1808 р. став Василь Ярославський – архітектор і племінник архітектора, майстер ук-



раїнського садибного будівництва⁹⁸. З кінця 1811 р. він офіційно обійняв посаду губернського землеміра, й кілька років поєднував ці посади, зрештою, надавши перевагу роботі землеміра. За час служби він розробив та втілював масу проєктів⁹⁹, серед яких перебудова Херсонського арсеналу (1811–1818)¹⁰⁰ та будинку губернських присутствій (1814)¹⁰¹, будівництво житла й молитовень для білоруських колоній Херсонського повіту (1814–1816)¹⁰² тощо.

Наступник В. Ярославського на посаді губернського землеміра П. Гречина також повною мірою стикнувся з необхідністю виконання робіт у цивільному будівництві. Окрім типових архітектурних завдань йому довелося брати участь у складних проєктах, котрі вимагали не лише ґрунтовних знань, а й певного творчого підходу. Так, Гречина став автором перебудови пам'ятника англійському філантропу Джону Говарду в Херсоні (1821–1828)¹⁰³, розробив проєкт спорудження Херсонського іподрому (1829)¹⁰⁴.

Одночасно при огляді стану будівель землемірам доводилося мати справу з гнилими віконними рамами, розтрісканими печами, дірявими дахами тощо. Одного разу дійшло навіть до припису губернському землеміру скласти кошторис, серед іншого, на лагодження столів і стільців Херсонської палати цивільного суду. Проте тут уже він пояснив губернському правлінню, що це не є справою ні землеміра, ні архітектора¹⁰⁵.

Після смерті губернського архітектора Олександра Ковальова у травні 1823 р. на П. Гречину було покладено таку кількість додаткової роботи¹⁰⁶, що він домігся офіційного затвердження на посаді губернського архітектора¹⁰⁷ і відтоді майже рік поєднував обидві посади. При цьому він на підставі рішення Комітету міністрів отримував жалування по тій посаді, котра вище оплачувалася¹⁰⁸, – тобто архітекторська; але за власні гроші наймав собі помічника, щоб упоратися з обсягом роботи¹⁰⁹. Однак і після призначення губернського архітектора до П. Гречини продовжувалися звертатися як до «чиновника, доволі досвідченого по частині архітекторській». Після отримання чергового доручення він писав у чернетці рапорту: «...покірно прошу звільнити від заняття по частині архітекторській, як чужій моєму обов'язку...» і скаржився на менше жалування, ніж у архітекторів¹¹⁰. Проте тоді він цю фразу закреслив і на очі чиновників губернського правління вона не потрапила.

Показово, що цивільні губернатори й Херсонський будівельний комітет часто доручали губернським землемірам здійснювати експертизу

проєктів та кошторисів, складених професійними архітекторами¹¹¹. З одного боку, факт таких доручень свідчив про визнання компетентності землемірів у цій галузі. З іншого боку, малася на увазі суто практична мета: влада була зацікавлена в економії коштів, тож налаштовувала землемірів на перегляд вартості робіт у бік зменшення¹¹². Тобто, їм треба було перевіряти, чи не завищені в кошторисі архітектора ціни на будівельні матеріали та роботи, чи немає зайвих статей видатків і та ін.

Офіційно деклароване ставлення землемірів до тодішньої ситуації можна проілюструвати цитатою з рапорту П. Гречини військовому губернатору Олександру Ланжерону 1822 р.: «Я так само не зобов'язаний складати архітектурні кошториси й плани на поштові станції, мости, остроги та інші казенні будівлі, не зобов'язаний засвідчувати їхні побудови – разом із тим, відчуваючи честь довіри начальства, не наслідуюся нарікати щодо його доручення й чимало часу витрачаю на ці заняття»¹¹³. Пишучи так, губернський землемір трохи кривив душею: ні він сам, ні його підлеглі не приховували незадоволення з приводу необхідності виконання архітектурних робіт. На відміну від шляхового будівництва, участь в якому була, так би мовити, освячена часом у корпоративній свідомості землемірів і не викликала протестів з їхнього боку, архітектурні завдання сприймалися ними як зайва додаткова, а головне, чужа, робота.

Губернські землеміри неодноразово намагалися відмовитися від цієї роботи, посилаючись на недосконале знання «мистецтва архітектурної науки», хвороби, брак матеріалів¹¹⁴ тощо. Губернська влада погоджувалася з такими «резонами», однак наполягала на своєму. І хоча цивільний губернатор міг у власноручному листі «покірніше» просити губернського землеміра скопіювати для нього креслення тюремного замку і називав себе при цьому його боржником¹¹⁵, але підлеглому не слід було забувати, що значно більше шансів було отримати обіцянки вжиття заходів у разі невиконання.

Час від часу між архітекторами й землемірами виникали непорозуміння на ґрунті з'ясування складу обов'язків. Так, архітектор, подаючи на розгляд проєкт будівництва казенної споруди, мав одночасно надати план будівельного майданчика. Губернський архітектор Каменецький вважав, що доцільніше вимагати від землемірів надання копій із міських планів, аніж витрачати державні кошти на роз'їзди архітектора по всій губернії¹¹⁶. Цивільний губернатор погодився



з такою мотивацією і губернському землеміру у 1830 р. ледве вдалося переконати його, що міські плани швидко старіють, а вибір місця для будівництва обов'язково має проводитися на місцевості з дослідженням ґрунтів, а це є справою архітекторів¹¹⁷.

У будь-якому разі аналіз наявних у діловодстві землемірів архітектурних проектів, креслень, кошторисів та пояснювальних записок свідчить про високий рівень їхніх знань із будівельної механіки та обізнаність із природними властивостями будматеріалів. Обираючи місце для майбутньої споруди, вони проводили дослідження ґрунту щодо його здатності витримувати вагу будівлі, вибирали тип будівельних матеріалів; ретельно розраховували товщину стін, підлоги, стелі, міцність балок тощо. Найцінніше в таких документах є те, що в них акцентувалася увага якраз на місцевих особливостях степового південноукраїнського регіону: природних умовах, шляхах доставки будматеріалів та їхньої вартості, способах зведення стін, тощо. Зокрема, збереглися обґрунтовані рекомендації землемірів в окремих випадках відступати від розроблених у столиці рекомендацій та типових проектів, якщо ті не підходили до місцевих умов¹¹⁸.

Початок 1830-х рр. позначився змінами законодавства в будівельній галузі, спрямованими на врегулювання заплутаних відносин у цивільному будівництві, чітке визначення відповідальних та контролюючих органів, підготовку кадрів цивільних інженерів.

29 вересня 1832 р. з'явилося «Положення про нову організацію будівельної частини цивільного губернського відомства»¹¹⁹, згідно з яким вона передавалася з відання міністерства внутрішніх справ до головного управління шляхів сполучення й публічних будівель. На місцях створювалися губернські будівельні комісії у складі губернатора, асесора, губернського архітектора та архітекторського помічника, а по можливості й одного-двох офіцерів Корпусу шляхів сполучення¹²⁰.

29 грудня 1833 р. імператор Микола I затвердив думку Державної Ради «Про заходи до виконання дорожньої повинності»¹²¹, згідно з якою фактично започатковувався інститут губернських і повітових шляхових комісій. До їхнього складу поряд з представниками виконавчої та судової влади і предводителями дворянства мали входити відповідно губернські й повітові землеміри¹²².

По суті, для губернської межевої служби ці нововведення нічого не змінювали. Залучення землемірів до складу шляхових комісій тільки

ще раз офіційно закріпило їхню участь у шляховому будівництві. А виконання ними обов'язків архітекторів практикувалося й надалі упродовж усього подальшого існування Російської імперії.

Таким чином, при загальному дефіциті технічних спеціалістів наприкінці XVIII – на початку XIX ст. працівники губернської межевої служби стали тією середньою ланкою, котра значною мірою забезпечувала виконання робіт у шляховій справі та містобудуванні. Сфера застосування їхніх знань та досвіду у цих галузях була надзвичайно широкою як на стадіях проектування, так і в практичному втіленні проектів. Підсумовуючи, можна стверджувати, що землеміри зробили значний внесок у закладання основи сучасної мережі шляхів, формування міського простору та певною мірою – архітектурного вигляду історичних центрів багатьох населених пунктів півдня України.

¹ Богданова О. В. История создания Училища гражданских инженеров // Вестник Томского государственного университета. – 2009. – Сентябрь. – № 326. – С. 73. – Эл. ресурс: <http://sun.tsu.ru/mminfo/000063105/326/image>

² ПСЗРИ I. – Т. 44. – № 19281. – С. 357.

³ Рудин С. Д. Межевое законодательство и деятельность межевой части в России за 150 лет. 19 сентября 1765 г. – 1915 г. – Пг.: Б. и., 1915. – С. 86.

⁴ ПСЗРИ I. – Т. 17. – № 12570. – С. 576.

⁵ Там же. – № 12659. – С. 741–743.

⁶ Рудин С. Д. Межевое законодательство и ... – С. 86–87.

⁷ ПСЗРИ I. – Т. 20. – № 14392. – С. 252, 254.

⁸ Зуев В. Ф. Путешественные записки Василия Зуева от С.-Петербурга до Херсона в 1781 и 1782 году. – СПб.: При Императорской Академии наук, 1787. – С. 240, 244–245, 260, 262 и др.

⁹ Держархів Херсонська обл., ф. 14 Херсонська губерньська креслярня, оп. 1, спр. 400, арк. 4 зв.

¹⁰ ПСЗРИ I. – Т. 20. – № 14395. – С. 307–308.

¹¹ Держархів Херсонська обл., ф. 14, оп. 1, спр. 322, арк. 2–10, 15–22; Херсонський обласний краєзнавчий музей, арх.-11.

¹² Держархів Херсонська обл., ф. 14, оп. 1, спр. 430, арк. 6–24 зв.

¹³ Там само, спр. 592, арк. 4–4 зв.

¹⁴ Там само, спр. 1012, арк. 47–48; спр. 1102, арк. 34 зв.–5.

¹⁵ Ярославский В. И. Записки // Киевская старина: Ежемесячный исторический журнал. – К.: Типография Имп. ун-та Св. Владимира акц. общ. Н. Т. Корчак-Новицкого, 1887. – Том XIX. – № 11. – С. 135.

¹⁶ ПСЗРИ I. – Т. 34. – № 27180. – С. 908–913.

¹⁷ Держархів Херсонська обл., ф. 14, оп. 1, спр. 900, арк. 7–14.

¹⁸ Там само, спр. 904, арк. 16–16 зв., 18.

¹⁹ ПСЗРИ I. – Т. 36. – № 27787. – С. 169–173.



- ²⁰ Держархів Херсонська обл., ф. 14, оп. 1, спр. 861, арк. 62.
- ²¹ Там само, спр. 934, арк. 85 зв.–86.
- ²² Там само, арк. 85–87 зв.
- ²³ Там само, спр. 911, арк. 18–18 зв.
- ²⁴ ПСЗРИ I. – Т. 36. – № 27787. – С. 169–171.
- ²⁵ Держархів Миколаївська обл., ф. 246 Управління чорноморських адміралтейських поселень, оп. 1, спр. 6, арк. 5–5 зв.
- ²⁶ Держархів Херсонська обл., ф. 14, оп. 1, спр. 1034, арк. 10.
- ²⁷ Там само, спр. 926, арк. 22–23 зв.
- ²⁸ Там само, спр. 1034, арк. 10.
- ²⁹ Там само, спр. 929, арк. 16–20 зв.
- ³⁰ Там само, спр. 1112, арк. 59–62.
- ³¹ Там само, спр. 1123, арк. 6.
- ³² Там само, спр. 1276, арк. 15–16, 35.
- ³³ Там само, спр. 1451, арк. 2–2 зв.
- ³⁴ Там само, спр. 1456, арк. 76–77.
- ³⁵ Там само, спр. 1267, арк. 2.
- ³⁶ Там само, спр. 973, арк. 5–5 зв.
- ³⁷ Там само, арк. 4–22.
- ³⁸ Там само, спр. 534, арк. 39–39 зв.
- ³⁹ Там само, спр. 767, арк. 12–12 зв.
- ⁴⁰ Там само, спр. 1456, арк. 6–26 зв.
- ⁴¹ Там само, спр. 1566, арк. 2–10.
- ⁴² Там само, спр. 479, арк. 12–14 зв.
- ⁴³ Держархів Кіровоградська обл., ф. 490 Межова канцелярія Олександрійського повіту, оп. 1, спр. 447, арк. 2–10.
- ⁴⁴ Держархів Херсонська обл., ф. 14, оп. 1, спр. 1252, арк. 2–5
- ⁴⁵ Там само, спр. 1354, арк. 2, 4–5.
- ⁴⁶ Там само, спр. 1522, арк. 48–51.
- ⁴⁷ Там само, спр. 1105, арк. 43–47.
- ⁴⁸ Там само, спр. 1115, арк. 9–9 зв.
- ⁴⁹ Там само, спр. 353, арк. 576–58.
- ⁵⁰ Там само, спр. 1119, арк. 20.
- ⁵¹ Там само, спр. 1213, арк. 31–31 зв.
- ⁵² Там само, арк. 24–27.
- ⁵³ Шквариков В. А. Очерк истории планировки и застройки русских городов. – М.: Гос. изд-во литературы по строительству и архитектуре, 1954. – С. 82.
- ⁵⁴ Там само – С. 151–152.
- ⁵⁵ Евшина Н. А. Архитектурная теория в России второй половины XVIII – начала XIX века / Отв. ред. Г. Ю. Стернин. – М.: Наука, 1985. – С. 171.
- ⁵⁶ ПСЗРИ I. – Т. 16. – № 11723. – С. 127–128.
- ⁵⁷ Махаев В. Б. Деятельность архитекторов в междуречье средней Волги и Оки в XVII–XIX вв. – Эл. ресурс: http://marhdi.mrsu.ru/2008-2/pdf/26_Mahaev.pdf
- ⁵⁸ Тимофеенко В. И. Города Северного Причерноморья во второй половине XVIII века. – К.: Наукова думка, 1984. – С. 215.
- ⁵⁹ Держархів Херсонська обл., ф. 14, оп. 1, спр. 1216, арк. 25 зв.
- ⁶⁰ Там само.
- ⁶¹ ПСЗРИ I. – Т. 20. – № 14671. – С. 567–568.
- ⁶² ПСЗРИ I. – Т. 21. – № 15688. – С. 883.
- ⁶³ Держархів Дніпропетровська обл., ф. 648 Катеринославська межова контора, оп. 1, спр. 2, арк. 5–7; *Бойко А. В.* Анкета Комерц-колегії та опис Новоросійської губернії 1775 року / Південна Україна XVIII–XIX століття: Зап. наук.-досл. лабораторії історії Південної України Запоріж. держ. ун-ту. – Вип. 5. – Запоріжжя, 2000. – С. 19–21; *Він же.* Атласи Катеринославського намісництва останньої чверті XVIII століття / Південна Україна XVIII–XIX століття: Зап. наук.-досл. лабораторії історії Південної України Запоріж. держ. ун-ту. – Вип. 3. – Запоріжжя: РА «Тандем-У», 1996. – С. 122–134; *Циберт В. М.* Атлас Новоросійської губернії 1799 року як джерело з соціально-економічної історії міст Південної України / Південна Україна XVIII–XIX століття: Зап. наук.-досл. лабораторії історії Південної України Запоріж. держ. ун-ту. – Вип. 5. – Запоріжжя, 2000. – С. 232–234.
- ⁶⁴ Держархів Херсонська обл., ф. 14, оп. 1, спр. 576, арк. 11–14.
- ⁶⁵ Там само, спр. 342, арк. 25–25 зв., 32–32 зв.
- ⁶⁶ Там само, спр. 1211, арк. 2–3.
- ⁶⁷ Там само, спр. 1347, арк. 2–4, 6–6 зв.
- ⁶⁸ Там само, спр. 1216, арк. 23–27.
- ⁶⁹ Там само, оп. 5, спр. 78, арк. 7–8.
- ⁷⁰ Там само, оп. 1, спр. 285, арк. 29, 65.
- ⁷¹ Там само, спр. 620, арк. 3, 11 зв.–14 зв.
- ⁷² Там само, спр. 726, арк. 16–45; спр. 883, арк. 2–41, спр. 904, арк. 6–10.
- ⁷³ Там само, спр. 926, арк. 26–32 зв.
- ⁷⁴ Там само, спр. 1027, арк. 26–27.
- ⁷⁵ Там само, спр. 615, арк. 1–14.
- ⁷⁶ Там само, спр. 985, арк. 7–7 зв.
- ⁷⁷ ПСЗРИ I. – Т. 16. – № 12196. – С. 823–826.
- ⁷⁸ ПСЗРИ II. – Т. 3. – № 2203. – С. 747.
- ⁷⁹ Держархів Херсонська обл., ф. 14, оп. 1, спр. 1347, арк. 2–2 зв., 4.
- ⁸⁰ Там само, спр. 1359, арк. 28–29 зв.
- ⁸¹ ПСЗРИ I. – Т. 44. – № 17494. – С. 255.
- ⁸² Григорьев В. Реформа местного управления при Екатерине II: (Учреждение о губерниях 7 ноября 1775 г.) – СПб.: Русская скоропечатня, 1910. – С. 334, 336.
- ⁸³ ПСЗРИ I. – Т. 20. – № 14392. – С. 240; Т. 21. – № 15141. – С. 87.
- ⁸⁴ Там же. – Т. 29. – № 22114. – С. 244–246.
- ⁸⁵ Там же. – Т. 21. – № 15141. – С. 94.
- ⁸⁶ Держархів Херсонська обл., ф. 14, оп. 1, спр. 860, арк. 4–4 зв.
- ⁸⁷ Там само, спр. 345, арк. 4.
- ⁸⁸ Там само, спр. 411, арк. 2–3.
- ⁸⁹ Там само, спр. 454, арк. 2, 11.
- ⁹⁰ Там само, спр. 451, арк. 16 зв.
- ⁹¹ Там само, спр. 490, арк. 32–34.
- ⁹² Там само, спр. 537, арк. 2–4 зв., 6–10, 14–16 зв.
- ⁹³ Там само, спр. 582, арк. 40–44
- ⁹⁴ Там само, спр. 571, арк. 20
- ⁹⁵ Там само, спр. 595, арк. 8–8 зв.
- ⁹⁶ Там само, спр. 656, арк. 30–48.
- ⁹⁷ Там само, спр. 698, арк. 39–53.
- ⁹⁸ Тимофієнко В. І., Срошев В. Ю. Українська садибна архітектура другої половини XVIII – першої третини XIX століття. – К.: НДІТІАМ, 1993. – С. 27.
- ⁹⁹ Коник Ю. О. Діяльність Василя Івановича Ярославського як херсонського губернського архітектора



(1808–1816) / Наук. записки / Херсонський краєзнавчий музей. – Херсон: Айлант, 2007. – С. 160–171.

¹⁰⁰ Ярославский В. И. Записки // Киевская старина: Ежемесячный исторический журнал ... – № 10. – С. 305–306, 317–318.

¹⁰¹ Там же. – С. 318.

¹⁰² Там же. – С. 310.

¹⁰³ Держархів Херсонська обл., ф. 14, оп. 1, спр. 1019, арк. 2–54 зв.

¹⁰⁴ Там само, спр. 1275, арк. 27–35 зв.

¹⁰⁵ Там само, спр. 818, арк. 23–24 зв.

¹⁰⁶ Там само, спр. 1027, арк. 30–31.

¹⁰⁷ Там само, спр. 1031, арк. 18–19 зв.

¹⁰⁸ Там само, спр. 1275, арк. 6–6 зв.

¹⁰⁹ Там само, спр. 1063, арк. 52–52 зв.

¹¹⁰ Там само, спр. 1082, арк. 15.

¹¹¹ Там само, спр. 978, арк. 2–2 зв.

¹¹² Там само, спр. 927, арк. 5–5 зв.

¹¹³ Там само, спр. 891, арк. 9 зв.

¹¹⁴ Там само, спр. 871, арк. 15–15 зв.; спр. 1082, арк. 15.

¹¹⁵ Там само, спр. 1025, арк. 2 зв.

¹¹⁶ Там само, спр. 1417, арк. 2–2 зв.

¹¹⁷ Там само, арк. 4–5.

¹¹⁸ Там само, спр. 919, арк. 17–19 зв.

¹¹⁹ ПСЗРИ II. – Т. 7, С. 626–635, № 5624. – С. 626–635.

¹²⁰ Там же. – С. 627–628.

¹²¹ ПСЗРИ II. – Т. 8. – № 6680. – С. 817–820.

¹²² Там же. – С. 820.

УДК 930.253=411.16(477.83/.86)«1941/1944»

Любов Соловка

КАТАСТРОФА ЄВРЕЙСЬКИХ ГРОМАД ГАЛИЧИНИ (1941–1944 рр.): ДЖЕРЕЛА ДО ЇЇ ВИВЧЕННЯ У ФОНДАХ ДЕРЖАВНОГО АРХІВУ ІВАНО-ФРАНКІВСЬКОЇ ОБЛАСТІ

У статті проаналізовано групу джерел Державного архіву Івано-Франківської області з юдаїки загалом, та, зокрема, джерела до історії Катастрофи єврейських громад Галичини в 1941–1944 рр.

Ключові слова: Державний архів Івано-Франківської області, джерельна база, юдаїка, громади, Голокост.

В статті проаналізована група источников Государственного архива Ивано-Франковской области по иудаике в общем, и, в частности, источники к изучению Катастрофы еврейских общин Галиции в 1941–1944 гг.

Ключевые слова: Государственный архив Ивано-Франковской области, источниковедческая база, иудаика, общины, Холокост.

The article deals with the group of sources of the State Archives of the Ivano-Frankivsk region on Jewish studies in general and in particular the sources to studying of Accident of the Jewish communities in Galicia in 1941–1944.

Key words: State Archives of the Ivano-Frankivsk region, source study base, Jewish studies, communities, the Holocaust.

Джерельна база Державного архіву Івано-Франківської області станом на 1 січня 2010 р. становила 732624 од. зб. за 1752–2009 рр. та значний бібліотечний фонд видань XV–XXI ст. (18 803 прим. книг та брошур, 27324 номери журналів, 1987 річних підшивок газет). Але її багатство визначається не лише кількістю, а й змістовою багатогранністю, оскільки в ній знайшли своє відображення різні періоди з історії не тільки України, але й Австрії, Польщі, Німеччини, Росії, СРСР, Білорусії, Литви, зокрема єврейського народу.

Історіографія проблеми аналізу джерелознавчої бази Держархіву Івано-Франківської обл. включає статті про цю установу, опубліковані в загальних довідникових виданнях¹, та попередні видання путівників архіву², що мають, в основному, оглядово-інформаційний характер. Спробу детальнішого тематичного аналізу зроблено

в передмові та змістовій частині першого тому нового путівника³. На нашу думку, джерельна база Держархіву Івано-Франківської області заслуговує на глибше дослідження, в якому було б проаналізовано всі інформаційні ресурси архіву, не поділяючи їх на більш чи менш значущі. Щодо джерелознавчого аналізу окремих тематичних блоків Держархіву Івано-Франківської області, тут слід зауважити, що він має вже певні традиційні напрямки: історія ЗУНР, ОУН-УПА, УГКЦ, краєзнавство та інші⁴, у тому числі й юдаїка⁵. В українській історіографії вперше ґрунтовний аналіз джерел відповідного блоку регіонального рівня періоду Голокосту здійснено Ф. А. Винокуровою⁶.

Юдаїка Держархіву Івано-Франківської області загалом охоплює період кінця XIX – другої

© Любов Соловка, 2011