

УДК 94(477.51):711.168 «1943/1953»

Оксана Савицька\*

## БЛАГОУСТРІЙ ЧЕРНІГОВА В 1943–1953 РР. ТА ЙОГО ВПЛИВ НА ПОВСЯКДЕННЕ ЖИТТЯ НАСЕЛЕННЯ

*У статті проаналізовані проблеми та перспективи формування міського середовища Чернігова в 1943–1953 рр. Схарактеризовані форми і методи роботи місцевої влади і міських служб щодо створення безпечного і комфортного середовища, відновлення та збереження благоустрою міста. Зосереджено увагу на таких аспектах облаштування міського простору, як: містобудівне проектування, функціональне зонування територій, архітектурна композиція, озеленення, впорядкування вуличної мережі, транспортно-планувальна організація, освітлення міських територій, облаштування шляхо-мостового господарства, очищення міських територій. Визначено загальний рівень комфортності міського середовища Чернігова в 1943–1953 рр.*

*Ключові слова: Чернігів, благоустрій, впорядкування, міське середовище, генеральний план відбудови, озеленення, міський транспорт, дороги, тротуари, вуличне освітлення, санітарний стан.*

Благоустрій міста передбачає собою сукупність різноманітних видів впорядкування, що створюють зручні, здорові і культурні умови життя населення. Цей комплекс заходів впроваджуються на територіях громадського призначення та відіграє важливу роль у формуванні міського середовища. До таких видів впорядкування слід відносити раціональне планування будівництва, впорядкування вулиць, парків та скверів, налагодження дорожньо-мостового господарства, організацію транспортного обслуговування, освітлення та озеленення міських територій, санітарне очищення та ін. Від чіткого планування та реалізації цих заходів залежить злагодженість та зручність повсякденного життя міського населення.

---

\*Аспірантка кафедри археології, етнології та краєзнавчо-туристичної роботи Чернігівського національного педагогічного університету імені Т.Г. Шевченка

В останній час зростає увага науковців до вивчення повсякденного життя населення в повоєнний період в рамках загальної антропологізації історичної науки. Увага до благоустрою життя міського населення в складних соціально-економічних та культурно-історичних реаліях зумовлюється його впливом на якість життя населення. В умовах повоєнних руйнувань міської інфраструктури, складної санітарно-епідеміологічної ситуації в Чернігові питання благоустрою міста набуло особливої ваги з огляду на потреби відновлення системи життєдіяльності й потребує ґрунтовного його вивчення.

В історіографії проблема благоустрою Чернігова в 1943–1953 рр. не знайшла комплексного висвітлення. Перші узагальнюючі праці з історії війни, повоєнної відбудови народного господарства та економіки УРСР, зокрема десятитомна «Історія Української РСР» [90], тритомна «Українська РСР у Великій Вітчизняній війні Радянського Союзу» [115], чотиритомна «Енциклопедія народного господарства УРСР» [81], тритомна «Історія народного господарства УРСР» [89] і двотомне видання «Розвиток народного господарства УРСР (1917–1967 рр.)» [109], стосувались окремих питань благоустрою, проте вони залишалися у тіні проблематики розвитку економіки, культури, освіти і т.д. Найбільш повно означена тема розкрита у 26-томній «Історії міст і сіл УРСР» [88]. Незважаючи на ідеологічну заангажованість, це видання завдяки широкій фактичній базі, залишається найбільш фундаментальним дослідженням історії українських міст періоду відбудови. Проблемі відбудови міст в роки війни та в повоєнний час присвячено значну кількість праць, зокрема роботи М. Ковалю [92], В. Барана [3], Л. Ковпак [93], О. Янковської [121], Т. Вронської [6] та ін. Окремі питання відбудови міст УРСР в ці роки були розглянуті в дисертаціях В. Дудник [80], О. Ісайкіної [87], М. Герасимової [9] та ін. Попри детальне вивчення питань відбудови великих міст історики не спромоглися відтворити загальний процес відновлення міського господарства України. У 1990 р. побачили світ праці «Чернігів 1300 років» [120] та «Чернігівщина. Енциклопедичний довідник» [119], в яких

О. Савицька. Благоустрій Чернігова в 1943–1953 рр. та його вплив на повсякденне життя...

окреслено в загальних рисах процес відбудови міста. Окремим проблемам відбудови Чернігова в післявоєнний період та питанням відновлення міської інфраструктури присвятили свої дослідження А. Карнабіда [91], М. Яцура [122], І. Єдомаха [123], В. Леус [94], В. Руденок [111] та В. Сапон [112]. Натомість, залучення нових документальних джерел та періодичної преси наразі уможлиблює більш детальне представлення процесу відновлення Чернігова протягом повоєнного десятиліття і перетворення його на сприятливе середовище існування мешканців.

22 серпня 1943 р. ЦК ВКП(б) і РНК СРСР прийняли постанову про невідкладні заходи по відбудові народного господарства в районах, звільнених від німецьких загарбників. Відбудова Чернігова після німецько-фашистського панування стала першочерговим завданням. Величезні руйнування викликали необхідність скоригувати попередні плани розвитку міста – «Схеми – планировки Чернигова на период 1924 – 1954 гг.» (1922 р.) та «Проекта социалистической реконструкции Чернигова» (1935–1937 рр.). Завданням відбудови було зробити Чернігів благоустроєним, мальовничим містом, яке б повністю відповідало соціально-побутовим і культурним потребам населення [8, с. 15]. Вже в 1944 р. архітектори почали складати новий план відбудови та реконструкції Чернігова [7]. За дорученням Управління в справах архітектури при РНК УРСР до Чернігова прибула спеціальна комісія Державного інституту проектування міст на чолі з головним архітектором проекту Н. Панчук. Комісія склала картограму руйнування міста, визначила першочергові завдання відбудови і внесла пропозиції щодо змін до генерального плану проектування міста, який було складено до війни [106].

Передбачалось поєднати історичний Вал з центром Чернігова і на цій широкій вулиці створити бульвар-алею, протяжністю від Вала і до площі ім. Куйбишева (нині Красна площа), яка мала стати Алеєю героїв Вітчизняної і Громадянської війн. Ряд скульптурних постатей планувалось завершити в центрі площі монументальним пам'ятником герою Вітчизняної війни М. Попудренку.

О. Савицька. Благоустрій Чернігова в 1943–1953 рр. та його вплив на повсякденне життя...

На площі передбачало будівництво великого будинку театру. По краях площі планувалось звести будівлі бібліотеки, музею, архітектурно оформлені декілька триповерхових житлових будинків. Вал передбачалось поєднати з великим масивом Мар'їної діброви, а згодом сполучити з міським садом, в такий спосіб створивши міський парк культури і відпочинку. Отже, планувалось північно-східну частину міста оперезати суцільною зеленою смугою вздовж р. Десни. На місці тодішнього центрального базару, на перехресті двох центральних вулиць, вул. Попудренка (нині проспект Перемоги) і вул. Шевченка (нині проспект Миру), планувалась нова адміністративна площа ім. 25 жовтня (на місці сучасного скверу між готелем «Україна» та Центральним поштамтом), яка поєднувалась з площею ім. Куйбишева (нині Червона площа) вулицею Шевченка (нині проспект Миру). На цій площі мали розташуватись монументальні будівлі – будинок Рад, обком КП(б)У, управління НКВС і НКДБ, будинки обласних і міських організацій, а також намічалось встановлення монумента-статуї М.С. Хрущову. Вул. Шевченка (нині проспект Миру), як центральну магістраль міста, планувалось забудувати красивими житловими будинками з магазинами на перших поверхах. Передбачалося продовження вул. Попудренка (нині проспекту Перемоги), яка мала стати стрижневою віссю міста і по ній мав проходити рух транспорту на вокзал. Перед вокзалом планувалось оформити привокзальну площу з магазинами, кіосками, кафе. В різних частинах міста передбачалось розміщення критих базарів. Постановою Облвиконкому і бюро Обкому КП(б)У від 26 грудня 1944 р. було заборонено відбудову зруйнованих німецькими окупантами промислових підприємств, розташованих в центральній частині Чернігова, зокрема макаронно-кондитерський комбінат, Лозопарильний завод, артіль «Промтекстиль», артіль «Металопромкомбінат, Маслозавод, Млин № 2, Гудзикова. Частково відбудовані і діючі промислові підприємства, а саме Цегляні заводи, Шкірзавод, артіль «Деревообробник», Засолзавод Міськторгу, М'ясокомбінат підлягали виводу за межі житлових кварталів міста [49, арк. 76]. Великі промислові підприємства переміщувались за вокзал, формуючи

О. Савицька. Благоустрій Чернігова в 1943–1953 рр. та його вплив на повсякденне життя...

промисловою зону, а дрібні розташовувались між вокзалом і вул. Любецькою. Крім заходів архітектурно-планувального характеру велике значення надавалось здійсненню правильної житлової забудови на основі генерального плану реконструкції міста. Завдання полягало в тому, щоб забудова не мала стихійного характеру. Так, в центрі міста поруч з багатоповерховими будинками не можна було допускати одноповерхових споруд, необхідно було провадити будівництво згідно з правилами та за типовими проектами будинків [103].

У 1945 р. складення генеральної схеми планування було закінчено [44, арк. 5; 7]. На балконі приміщення Чернігівського облвиконкому було вивішено художній ескіз майбутнього Чернігова для загального перегляду [82].

Генеральний план відбудови і реконструкції міста – «Генеральная схема планировки Чернигова» – був затверджений 22 лютого 1946 р. РНК УРСР і ЦК КП(б)У [39, арк. 1]. Виняткове історико-культурне значення міста було підтверджено наказом № 504 Комітету в справах архітектури при Раді Міністрів СРСР від 14 липня 1946 р., за яким Чернігів увійшов до числа історичних міст союзного значення [91, с. 85]. Зasadничим принципом генерального плану Чернігова являлось збереження основ історичного центру міста з корінним переплануванням і упорядкуванням мережі вулиць та площ, доцільне і обґрунтоване розташування житлових будинків, промислових підприємств, складського господарства, створення зелених масивів, парків, скверів і бульварів [77, арк. 41], що мало покращити архітектурне обличчя міста. Подальший розвиток промисловості та темпи житлового будівництва зумовили коригування генплану в 1948 р. [8, с. 15].

Після визволення Чернігова першочерговим завданням стало очищення території від бруду, завалів та будівельного сміття з метою підготовки до будівельних робіт. Проведення цих робіт планувалось здійснити силами громадян. У постанові виконкому Миської ради від 10 лютого 1944 р. передбачалось залучення населення до участі в проведенні підготовчих робіт по відновленню міста у вільний від основної роботи час. Кожний мешканець

О. Савицька. Благоустрій Чернігова в 1943–1953 рр. та його вплив на повсякденне життя...

повинен був відпрацювати на відбудові не менше 25 годин на місяць. Робітники та службовці установ та підприємств, учні шкіл, домоуправління прикріплювалися до певних об'єктів. Вводились особові книжки учасника відбудови міста, в якій відзначалось скільки часу і на якому об'єкті відпрацював громадянин. На будівельних майданчиках та по місту організовувались дошки показників та вітрини передовиків у відбудові міста. Міськторг зобов'язувався організовувати підчас масових виходів на роботу городян пересувні буфети. У 1943–1944 рр. було проведено 30 загальноміських недільників та суботників по розчистці міста від завалів, в якому прийняло участь 34508 осіб [44, арк. 8]. Уже влітку 1944 р. чернігівський міський комітет КП(б)У і виконком міськради ухвалили рішення про організований вихід колективів установ і підприємств на відбудову по два дні на місяць у робочий час за графіком з розрахунку, з відпрацюванням цього часу у вихідні дні [97].

Активну участь у відбудові брали домогосподарки. Через брак чоловічої робочої сили жінки вимушені були освоювати чоловічу роботу. Одна з мешканок Чернігова, що освоїла професію теслі, так оцінювала ситуацію, що склалась: «Я ніколи не тримала у руках теслярських інструментів, але коли чоловіки на фронті б'ють фашистських гадів, невже ж ми будемо сидіти, склавши руки, чекаючи поки вони повернуться? Тому я вирішила стати теслярем і організувала бригаду з жінок» [114]. Проблема нестачі кваліфікованої робочої сили вирішувалось шляхом призиву до шкіл ФЗН та ремісничих училищ сільської молоді. Додатковим джерелом робочої сили були військовополонені. Для утримання військовополонених були облаштовувані спеціальні табори, звідки їх під конвоєм виводили на роботу [6, с. 32-34].

У затверженому урядом генеральному плані відбудови Чернігова були передбачені значні роботи з рівномірного озеленення не тільки центральних районів міста, а й околиць. У зв'язку з потребою у вирощуванні значної кількості посадкового матеріалу для реалізації робіт по озелененню міста, в 1945 р. поновив свою діяльність міський Зеленгосп [17, арк. 45]. За даними

О. Савицька. Благоустрій Чернігова в 1943–1953 рр. та його вплив на повсякденне життя...

міської преси «деревонасадження в Чернігові набрало масового характеру. ... На 26 квітня 1944 р. посаджено в місті 12 тис. дерев» [102]. Результатом робіт з озеленення міста стало доведення зелених масивів в межах міської смуги станом на 1 січня 1953 р. до 347,04 гектари [30, арк. 55]. Загальна протяжність зелених насаджень вздовж вулиць та набережних у 1952 р. сягнула 20,31 км. У місті було облаштовано три парки культури та відпочинку з зеленими зонами на 25,47 га. Було висаджено багато квітів, зокрема на Валу квітники займали 384 м<sup>2</sup>, в Театральному сквері – 754 м<sup>2</sup>, на бульварі Шевченка – 120 м<sup>2</sup> [29, арк. 59].

Водночас, постало питання збереження вже посаджених дерев, кущів та квітів від знищення худобою та людьми [102]. Через скрутне становище у продовольчому забезпеченні містян, значна частина мешканців змушена була покладатись на забезпечення з приватних городів, під які нерідко розробляли землі в місцях громадського користування (вулицях, парках, скверах, ігрових майданчиках, історичних місцях), встановлювали огорожі на цих місцях з колючого дроту, що часто руйнувало молоді насадження [48, арк. 80; 62, арк. 273]. Через брак пасовиськ міське населення, котре тримало домашню худобу, нерідко випасало її на міських вулицях, в садах, парках і скверах, на посіяних приватних городах, незважаючи на існуючі заборони та наказ тримати її на стійловому утриманні або проводити по місту до відведених пасовиськ на налігачах. Так, в міській газеті згадувалось про нищення чужих городів свійською худобою [86]. В одному із звітних матеріалів міськвиконкому за 1952 р. зазначалося: «На Валу во время масового гуляння порушители на газонах пасут скот – коров и коз» [74, арк. 520]. Траплялись несанкціоновані розкопи з метою добування глини та піску для господарських потреб [74, арк. 258]. Це призводило до пошкодження комунікацій, дорожнього покриття, зелених насаджень. В результаті такого господарювання містян молоді насадження швидко знищувались, а міські території перебували в антисанітарному стані [48, арк. 81; 50, арк. 174].

Виконком міської ради зобов'язав всіх керівників підприємств, установ, організацій і домовласників міста стежити за збереженням деревонасаджень біля своїх дворів і садиб та поливати їх в міру потреби. Заборонялось рубати, ламати дерева і гілля на сирих і сухих деревах, зривати квіти, косити, рвати траву в парках, скверах, на клумбах, братських могилах і кладовищах міста. Містяни мали право ходити виключно по алеях-доріжках, водночас сідати, лягати на траву, м'яти її та ламати квіти суворо заборонялось [62, арк. 275; 53, арк. 257]. Задля збереження озеленення також заборонялось прокладати дороги в парках і скверах, їздити на авто-мото-гужтранспорті і велосипедах [58, арк. 495]. Не дозволялось добувати з дерев смолу, проводити надрізи на стовбурах, полювати на тварин та птахів, розводити вогнища, прикріплювати до дерев будь-які дроти, рекламні вивіски та гойдалки [73, арк. 419]. За порушення цих правил накладався штраф розміром до 100 крб. [62, арк. 275]. Проте, в міській раді неодноразово наголошували на відсутності належного нагляду за насадженнями та охорони їх від знищення, відсутності достатнього поливу, розпушування та удобрення насаджень, внаслідок чого значний відсоток молодих насаджень гинув. Наприклад, в 1947 р. через недбале ставлення загинуло до 40% дерев [19, арк. 32].

Не менш вагоме значення в благоустрої міста відводилось облаштуванню присадибних територій домоволодінь, прилеглих територій адміністративних установ та підприємств, утриманню прилеглих вулиць та тротуарів, будівництву огорож тощо [73, арк. 45]. Згідно з рішенням виконкому Міської ради від 8 січня 1952 р. «Про здійснення невідкладних заходів власниками індивідуальних житлових будинків м. Чернігова по утриманню та благоустрою домоволодінь та прилеглих до них територій» всі власники індивідуальних житлових будинків зобов'язувались виконати роботи з належного утримання та благоустрою прилеглих доріг та тротуарів, присадибних ділянок, надвірних будівель та територій дворів. Кожен домовласник в межах своєї присадибної ділянки за власний кошт мусив облаштувати тротуар завширшки не менше 1,5 м з



О. Савицька. Благоустрій Чернігова в 1943–1953 рр. та його вплив на повсякденне життя...

обов'язковим заощенням будівельними матеріалами та облаштуванням бордюру, систематично прибирати та утримувати в чистоті тротуари та проїжджу частину дороги до її середини, прибирання території проводити влітку до 6 години ранку, а взимку до 8 щоденно. Домовласники зобов'язувались всю територію присадибної ділянки з фасадної сторони обнести огорожею не нижче 1,5 м у вигляді суцільного забору чи штахету та пофарбувати її. Заборонялось робити огорожу з дроту. При вході в ворота чи хвіртку мав бути розміщений номер домоволодіння встановленого зразка. Вздовж тротуару за огорожею садиби домовласники мусили висаджувати декоративні чи фруктові дерева, очищати їх від сухих гілок і шкідників, утримувати присадибну ділянку в чистоті, прибирати бур'яни. Домовласники також зобов'язувались привести в належний вигляд надвірні господарські споруди, відремонтувати та пофарбувати дахи, криті залізом, очистити димоходи та горища, тримати садиби в належному стані, систематично фарбувати та білити [73, арк. 54-55]. У зимовий період актуальним було питання організації очищення міста від снігу, льоду, посипка тротуарів та місця руху пішоходів і транспорту піском з метою попередження нещасних випадків. Ці обов'язки покладались головним чином на керівників підприємств, громадських організацій, керуючих будинками і домовласників. Прибирання базарної площі та громадських місць покладалось на Міськкомунгосп [45, арк. 85а]. Та в реальності ці заходи частіше мали декларативний характер і досить часто встановлені заборони чи обов'язки порушувались або не виконувались [74, арк. 520].

Бруд та відходи життєдіяльності були основними фактором зараження ґрунту, джерел водопостачання, місцем розповсюдження комах та гризунів як різнощиків багатьох інфекційних хвороб. Тому важливим завданням після звільнення Чернігова від окупації стала організація належної очистки міста для покращення санітарного стану і як основного заходу у боротьбі з інфекційними захворюваннями. В місті каналізацією були обладнані лише декілька будинків та державних установ в центрі міста. Решта городян користувалася надвірними

санвузлами з вигрібними ямами. Вивезення рідких нечистот здійснювалося асенізаційним обозом коштом мешканців. Основним завданням мешканців було не допускати переповнення приватних вбиралень, вигрібних ям та смітєвих баків. Проте, через брак коштів, транспорту та необхідних ресурсів, значна частина домоволодінь, приватних садиб, підприємств і організацій, прилеглих до них територій у Чернігові досить довгий період залишалися засміченими, вулиці прибиралися несистематично, асенізаційний обоз несвоєчасно виконував заявки на вивезення сміття та нечистот [62, арк. 235; 52, арк. 565]. Вбиральні, смітєві баки та помийні ями не рідко були переповнені, в значній кількості дворів вони взагалі не були обладнані, а нечистоти та помії виливали прямо на вулиці або на подвір'я, що розповсюджувало сморід. На 1952 р. лише 10–15%, домоволодінь були забезпечені смітєвими баками [76, арк. 143]. Існували заборонені звалища в багатьох районах [74, арк. 519]. Значна частина промислових підприємств не мала каналізації, внаслідок чого пускали свої стоки по вулицям міста [74, арк. 520].

Несвоєчасне вивезення сміття і нечистот було обумовлене також браком спеціального обладнання асенізаційного обозу міста, його примітивністю у порівнянні з довоєнним станом, коли в розпорядженні асенізаційного обозу були автоцистерни та вантажні автомобілі для вивезення сухого сміття [21, арк. 5]. До 1953 р. автоцистерна для вивозу рідких нечистот у розпорядженні асенізаційного обозу так і не з'явилась [77, арк. 173]. Автомашина для збирання сміття (самоскид) в господарстві асенізаційного обозу з'явилась лише в 1949 р. [28, арк. 14]. При щоденній потребі у вивозі сміття та нечистот в обсязі 200 м<sup>3</sup>, оснащення дозволяло вивозити лише до 40 м<sup>3</sup> [76, арк. 121; 59, арк. 180]. Незважаючи на розпорядження міськвиконкому та вимоги Держсанінспекції вивозити сміття лише вночі [59, арк. 181], обоз працював переважно вдень, крім того часто нечистоти зливав у невстановлених місцях, на що неодноразово надходили скарги мешканців міста [52, арк. 138-139]. Реалізація більш важливих життєвих потреб змушувала городян менше уваги приділяти питанням збереження

чистоти. На сторінках періодичної преси повсякчас з'являлися звістки про наслідки несвоєчасного вивезення сміття [5; 10; 95; 105].

Місцеві органи влади намагались упорядкувати ситуацію та організувати ефективну систему очистки Чернігова. Виконком Чернігівської міської ради 25 березня 1945 р. видав постанову «Про заходи приведення та утримання міста в культурно-санітарному стані та охорону житлового господарства м. Чернігова», в якій було оголошено місячник чистоти. Декларувалась необхідність силами робітників і службовців прочистити і відремонтувати надвірні вбиральні, вигрібні ями, сміттєві баки, а де необхідно – побудувати нові, і в подальшому тримати їх в належному санітарному стані; очистити від сміття вулиці, тротуари, садиби. В подальшому прибирання вулиць, садиб та прилеглих територій повинно було здійснюватися щоденно двічі на добу, а саме: вранці до 8 год. і ввечері з 17 до 20 год. Крім того, бруківку і тротуари центральних вулиць влітку повинні були поливатися двічі на добу. Вивозити сміття, гній та нечистоти дозволялося лише у відведені місця звалищ [48, арк. 7, 55, 78; 61, арк. 621]. Для прибирання будинкових дворів та прилеглих територій по всіх домоволодіннях наказувалося найняти одного чи декількох дворників коштом мешканців. Власники будинків могли відмовитись від послуг дворників за умови, що вони самі прибиратимуть свої двори та садиби, прилеглі вулиці та тротуари [48, арк. 7, 31, 44].

У 1947 р. у місті було створено 28 санітарних бригад в складі депутатів міської ради, членів міськкому КП(б)У, голів вуличкомів, керуючих будинками, представників медичних закладів і державної санітарної інспекції, представників міліції. 9 спеціальних бригад проводили перевірку санітарного стану шкіл і технікумів, промислових підприємств та транспорту, закладів громадського харчування і торгівлі, медичних установ, культурних закладів і т. ін. 19 бригад з'ясовували санітарний стан будинків, вулиць, садиб, установ, вимагаючи, щоб у всьому місті без винятку було наведено повну чистоту [96]. Однак, вжиті заходи суттєво не покращили чином санітарну ситуацію в місті.

Ресурсів для виконання цих постанов бракувало. Руйнування не дозволяли розгорнути виконання плану дій повною мірою. Міськвиконком у 1950 р. звітував про наявність в місті цілого ряду незаконних звалищ, забруднених розвалин, вивезення нечистот не на поля компостування. Траплялись випадки, коли нечистоти не вивозились по 2-3 тижні, що становило загрозу екологічної катастрофи, особливо в літній період. В апараті Горкомхозу налічувалося лише 23 двірники, які прибирали лише центральні райони міста, а решта територій прибиралась несистематично [52, арк. 498, 512]. Двірники проводили свою роботу несвоєчасно, часто в години, коли мешканці йшли на роботу і затоптували прибране сміття [34, арк. 68]. Незадовільний санітарний стан міста продовжував зберігатися до кінця післяокупаційного десятиліття: «Сохраняется неудовлетворительное санитарное состояние города ввиду маломощности асенобоза и большой перегруженности канализационных сооружений. Даже в центре города многие жильцы до сих пор держат свиней, рогатый скот, навоз от которых сбрасывают где попало. Несмотря на то, что имеется специальное решение исполкома о том, что в центре города держать домашних животных запрещено, это решение не выполняется, а органы милиции не принимают мер к нарушителям обязательного постановления. Асенобоз чрезвычайно маломощный, ... нужно еще учитывать дальность расстояний вывоза нечистот на далекие ассенизационные поля, ... поэтому чрезвычайно загрязняется территория города во время ночных перевозок, когда ассенизаторы, пользуясь темнотой, выливают где угодно фекалии, особенно там, где улицы не мощенные, или просто выливают бочки в реку Стрижень» [14, арк. 637].

Через постійне зростання кількості сміття на подвір'ях міста, біля звалищ спостерігалось значне скупчення безпритульних тварин. Частими ставали випадки захворювання собак на сказ та укуси ними місцевих мешканців. 27 вересня 1945 р. РНК УРСР видала постанову «Про заходи боротьби з захворюванням тварин на сказ та попередження укусів тваринами, хворими на сказ, людей» [16, арк. 158]. З метою виконання зазначеної постанови, всі

О. Савицька. Благоустрій Чернігова в 1943–1953 рр. та його вплив на повсякденне життя...

власники собак в Чернігові (приватних осіб, установ та підприємств, організацій) зобов'язались їх зареєструвати у міському відділі комунального господарства, після чого господарям видавали номерні знаки, які прикріплювалися до ошейників тварин. Дворові собаки повинні були утримуватися лише на металевій прив'язі й у наморднику, заборонялося вигулювати тварин на вулицях міста без намордників і повідка [48, арк. 41]. Обов'язковою була попереджувальна табличка на воротах двору про наявність собаки. При перевезенні собак за межі міста, господар повинен був мати ветеринарну довідку про стан її здоров'я [67, арк. 22]. Усі бродячі та безгосподарні собаки підлягали виловлюванню і знищенню [48, арк. 41]. Знищенню підлягали також собаки, які покусали людей або тварин [48, арк. 72]. Крім собак, виловлюванню та знищенню підлягали всі бродячі коти [67, арк. 22]. Цим повинен був займатися асенізаційний обоз міста [48, арк. 62]. Кількість мешканців, покусаних хворими на сказ собаками, постійно збільшувалася. Вони нападали на перехожих навіть на центральних вулицях міста [71, арк. 5]. Зокрема, за 8 місяців 1949 р. було зареєстровано 68 випадків укусів людей собаками, хворими на сказ [60, арк. 149], у 1951 р. було покусано 120 осіб, які змушені були пройти курс щеплення проти сказу [71, арк. 5]. Подібні розпорядження Міськвиконкому з'являлись і в наступні роки, що свідчить про їх невиконання городянами. Кількість собак в місті залишалась невідомою. Організації та підприємства не реєстрували наявних у них тварин. У перші дні видання обов'язкової постанови в магазинах міста була в наявності мізерна кількість намордників та ошейників, а з часом взагалі зникли. Асенобоз не мав спеціального веза для транспортування, приміщення для утримання, забійного пункту для спійманих собак. Тварини утримувались в клітках по троє протягом декількох днів [60, арк. 149]. Міська рада змушена була ухвалити рішення, згідно якого всі собаки на вулиці без ошейника і намордника вважались безпритульними і після трьох днів утримання підлягали знищенню [67, арк. 22].

Важливе значення для благоустрою міста та створення сприятливих умов для пересування населення мало упорядкування шляхо-мостового господарства, транспортного сполучення та освітлення вулиць. З метою збереження відремонтованих доріг по місту Чернігову заборонявся рух автогужтранспорту, мотоциклів та велосипедів по тротуарах, скверах, парках, площах [48, арк. 9]. Порушення правил руху транспорту призводило до руйнування вже відремонтованих доріг та тротуарів [52, арк. 495]. Проте не всі виконували ці розпорядження і у 1950 р. на одній із сесій Чернігівської міської ради депутати звітували: «На благоустройство дорог и тротуаров тратим большие суммы, но Гортогр при транспортировке товаров в магазины разрушает тротуары, подъезжая машинами и подводами вплотную к магазинам» [52, арк. 526], «Горотделом коммунального хозяйства неоднократно поднимался вопрос перед автоинспекцией г. Чернигова о грубом нарушении правил уличного движения отдельными организациями. По ул. Попудренка, ул. Шевченка запрещен проезд грузового транспорта, в то же время регулировщики пропускают гусеничные трактора с прицепами, что окончательно разрушает и без того уже изношенную дорогу; автомашины и подводы, в особенности Горторга и Треста столовых, обязательно ездят по тротуарам» [55, арк. 383]. Ремонт, перебудування та заміщення стосувались переважно центральних районів міста, внаслідок чого окраїни залишалися розбитими та непридатними для безперешкодного руху транспорту та пішоходів [52, арк. 496-497; 47, арк. 205]: «Є в нашому місті вул. Толстого. Майже біля кожного будинку – високі, стрункі тополі, але сама вулиця брудна, має дуже непривабливий вигляд. Будинки обшарпані, ворота поламані, а то і зовсім їх немає. Коли йдуть дощі, вулицю так розмиває, що не тільки проїхати – пройти не можна. Вода збігає з усіх прилеглих вулиць і заливає двори. Тротуари і дорога не забруковані, нерівні, вночі легко покалічитись. Немає тут також вуличного освітлення» [99].

Таблиця 1.

Стан шляхо-мостового господарство Чернігова в 1944 – 1953 рр.

[19, арк. 28-29; 22, арк. 21-22; 23, арк. 25-26; 26, арк. 41-42; 27, арк. 37-38; 28, арк. 18; 29, арк. 46; 30, арк. 41; 32, арк. 37]

Роки	944	945	946	949	950	951	952	953
Загальна довжина вулиць, проїздів, провулків і набережних, км	21	21	10	19	19	19	19	19
Загальна довжина забрукованих проїзних части вулиць, проїздів, набережних, км	4	4	2	2	2	2	2,2	3
В т.ч. довжина удосконаленого покриття, км		4	1,6	1,6	1,6	1,6	1,8	2
Загальна площа забрукування разом з майданами, тис. м <sup>2</sup>	40	15	13	13	13	15	18,8	26,4
В т.ч. Булижна бруківка, тис. м <sup>2</sup>						43	65,1	69,2
Клінкерна бруківка, тис. м <sup>2</sup>						2	3,7	7,3
Загальна площа забрукування з удосконаленим покриттям, тис. м <sup>2</sup>		9,7	24,6	24,6	24,6	24,6	24,6	29,7

Загальна довжина тротуарів з покриттям з обох боків вулиць, км	4,5	4,5	1,8	2,8	2,8	2,8	2,8	2,9
В т.ч. покритих удосконаленим покриттям, км			,3	,3	,3	,3	,3	,3
Їх загальна площа, тис. м <sup>2</sup>				2	2	2	2	2,6
Загальна довжина берегів рік в межах забудованої частини міста, км				,9	,9	,9	,9	,9
Загальна кількість мостів, шт.								
Їх загальна довжина по настилу, пог. м	92	92,1	80,8	80,8	80,8	80,8	80,8	74,8
Їх загальна площа по настилу, м <sup>2</sup>		344,7	514,8	514,8	514,8	514,8	514,8	466,8
В т.ч. бетонні, залізобетонні, шт.								
Дерев'яні, шт.								
Загальна довжина вулиць, забезпечених водозбігами, км				19	19	19	19	19



Після звільнення Чернігова, протягом 1944–1945 рр. було забруковано 61 % проїжджих частин вулиць, проїздів і набережних, чого вдалось досягти проведенням лише ремонтних робіт. Проте, через нестачу засобів для перебрукування доріг, ремонт забезпечувався переважно випадковими матеріалами від розбирання завалів та силами некваліфікованих містян [51, арк. 312; 54, арк. 35; 64, арк. 43], що негативно позначалось на якості ремонту та призводило до швидкого руйнування дорожнього полотна. В 1946 р. показник забрукованих доріг в місті знизився до 38%, з 1949 р. по 1951 р. – до 35%, а в 1953 р. зріс лише на 1 %. У 1950 р. «з'ясувалось», що «дороги у нас изношены совершенно [52, арк. 495], качество проведенных работ неудовлетворительное. Только в прошлом году построен новый тротуар по новой трассе ул. Шевченка, а сейчас уже этот тротуар требует ремонта – там множество ям, бордюрный камень просел и покривился. Такое же положение и с новым мощением проезжей части этой улицы. Хуже дела с ямочным ремонтом. Клинкерные мостовые ремонтируют бульжником, такая дорога, вся в заплатках, не только не улучшает проезд, но безобразит город. Мощение проводится распылено. В разных местах города и ни один участок на сегодня еще полностью не закончен [52, арк. 506]. Как сохраняется то, что сделано по благоустройству. Ежегодно и, как правило, на вновь построенных и отремонтированных дорогах и тротуарах Управление связи прокладывает подземный кабель, ломая мощение и никогда не исправляя повреждений, которые наносятся этим мостовым» [52, арк. 513]. На початку 1950-х рр. більшість вулиць міста потребували перебрукування [55, арк. 42], мости залишилися цілими, але потребували ремонту [13, арк. 96].

Після визволення Чернігова від окупантів питання облаштування мережі вуличного освітлення набуло особливої актуальності. Управління мережею продовжувала здійснюватися, як і до війни, примітивним способом – вмикання і вимикання проводилось вручну, для чого утримувався цілий штат ліхтарників. Така експлуатація давала можливість регулювати витрати електроенергії, особливо за умови її дефіциту, та вирішувати завдання світломаскування

О. Савицька. Благоустрій Чернігова в 1943–1953 рр. та його вплив на повсякденне життя... окремих районів, магістралей [16, арк. 105]. У 1944 р. освітлення вулиць в Чернігові взагалі не проводилось [20, арк. 27]. Вже в 1946 р. комунальна електростанція мала можливість забезпечити електроенергією 150 світлових точок, проте було відсутнє необхідне для цього обладнання [18, арк. 5].

*Таблиця 2.*

*Стан вуличного освітлення Чернігова в 1945–1953 рр.*

*[22, арк. 20; 23, арк. 29; 25, арк. 89; 26, арк. 74; 28, арк. 18; 29, арк. 72; 30, арк. 68; 32, арк. 65].*

Рік	945	946	947	949	950	951	952	953
Загальна довжина всіх вулиць, проїздів та набережних, км	21	10	19	19	19	19	19	19
З них мають вуличне освітлення, км		,7	,7	,7	0,7	0,7	2,5	4
Кількість справних освітлювальних точок (крім будинкових ліхтарів)	5	26	60	73	00	79	24	39
З них в експлуатації	5	11	60	17		79	00	25
Встановлено за звітний рік освітлювальних точок	5	11	9	25		79	5	15
З них нових		11		25				

З наведених даних простежується складна ситуація в організації вуличного освітлення в Чернігові. В 1945 р. лише близько 3 % загальної

О. Савицька. Благоустрій Чернігова в 1943–1953 рр. та його вплив на повсякденне життя...

довжини вулиць в місті мали вуличне освітлення, причому в середньому 1 ліхтар на 160 м. У 1946 р. освітленням були забезпечені 6 % вулиць, а з 1947 р. по 1949 р. включно – близько 5,6 %. Більш вагомих результатів вдалось досягти лише протягом 1952–1953 рр., що можна пояснити покращенням електропостачання в місті. В 1951 р. 9% вулиць міста були забезпечені освітленням, в 1952 р. – 27 %, а в 1953 р. – до 40%. В 1953 р. в середньому 1 ліхтар припадав на 5 м вулиці. Проте, на фоні загального покращення освітлювального забезпечення вулиць в Чернігові, вулиці окраїн міста, які ніколи не були електрифіковані, і на початку 1950-х рр. продовжували залишатись без електричного освітлення взагалі, і вуличного зокрема [65, арк. 10, 77].

Віддаленість густонаселених окраїн від центру міста, де зосереджувалися всі торгівельні організації, адміністративні установи, місця відпочинку надавало питанню організації пасажирських перевезень в місті особливої актуальності. Протягом всього післявоєнного десятиліття автобусний рух не охоплював всієї території Чернігова. Транспорт працював з перебоями і не забезпечував перевезення пасажирів у повній мірі [52, арк. 497]. Спостерігався дефіцит автобусів на міських маршрутах та надмірна пасажирська завантаженість [40, арк. 159-160]. Регулярний автобусний рух в Чернігові відкрився 26 листопада 1945 р. Автобус курсував від заводу «Жовтневий молот» до Обкому КП(б)У з 7 до 19 год. [2]. У 1946 р. в Чернігові курсували пасажирські автобуси за маршрутами від площі ім. Куйбишева до міського стадіону, вокзалу, заводу «Жовтневий молот» та вул. 1-го Травня (П'ять кутів) з вартістю пасажирського квитка 1 крб. до кінцевої зупинки і 50 коп. за половину маршруту [50, арк. 115]. В 1948 р. пасажирські автобуси в Чернігові почали курсувати за маршрутами від вокзалу по вул. Попудренка до П'яти кутів та від селища Коти через площу Куйбишева до вул. Революції. Вартість проїзду складала 1 крб. за весь маршрут і 50 коп. за половину [56, арк. 179]. Автобуси курсували з 7 до 22 год. [1]. В 1950 р. автобуси курсували по трьох маршрутах:

О. Савицька. Благоустрій Чернігова в 1943–1953 рр. та його вплив на повсякденне життя...

Вокзал – вул. Попудренка – П'ять кутів – Дворічна школа колгоспних кадрів; Засолзавод – вул. Попудренка – П'ять кутів; завод «Жовтневий молот» – вул. Шевченка – Пристань [70, арк. 497]. У 1951 р. було організовано автобусні перевезення по маршруту № 4 Вал – площа Куйбишева – вул. Любецька – вул. Ніцберга з вартістю проїзду 80 коп. за весь маршрут і 40 коп. за ділянку (Ринок – Держмлин, Держмлин – вул. Ніцберга) [70, арк. 498]. В березні 1952 р. маршрут № 4 було подовжено від Валу до вул. Лісковицької [73, арк. 321]. В квітні 1952 р. маршрут № 3 було подовжено від зупинки Засолзаводу по вул. Музикальній до вул. Толстого та від П'яти кутів по вул. 1-го Травня до вул. Колгоспної [74, арк. 127]. В березні 1953 р. було подовжено маршрут № 1 до с. Яцево [78, арк. 485]. В березні 1953 р. також було подовжено маршрут № 2 від заводу «Жовтневий молот» до с. Коти та від Валу до Пристані [78, арк. 483].

Пасажирський потік був настільки великий, що автобуси були не в змозі забезпечити перевезення пасажирів у повному об'ємі, частина мешканців вимушена була відмовлятися від їх послуг. Окремі окраїни міста залишалися відірваними від центру та не були з'єднані між собою (Лісковиця, Бобровиця, вул. Любецька, район Червоних Казарм) [41, арк. 53-54].

Твердий графік руху автобусів був відсутній через недостатню кількість автобусного парку [72, арк. 123]. До обласної профспілки надходили скарги робітників і службовців на відсутності твердого графіку руху автобусів, через що вони були позбавлені можливості ними користуватися, особлива для поїздок на роботу [72, арк. 118]. До міської ради від населення міста регулярно надходили скарги на погане обслуговування, на рух не за графіком або взагалі відсутність автобусів на маршруті, на неетичну поведінку кондукторів [65, арк. 303; 69, арк. 340].

Необладнаними залишалися зупинки міського пасажирського транспорту. Вказівні знаки зупинки автобусів і таксі були виконані неохайно, із старих кусків жести, прибиті до телеграфних стовпів і дерев [72, арк. 280]. Не скрізь на зупинках були встановлені таблиці тарифних ділянок [79, арк. 172]. В 1950 р.

О. Савицька. Благоустрій Чернігова в 1943–1953 рр. та його вплив на повсякденне життя...

виконком міськради відмічав: «Движение автобусов нерегулярное, шоферы нарушают часы выезда по утрам и часы обеденного перерыва. Нарушаются установленные тарифы за проезд в автобусах и такси. При посадке в автобусы инвалиды и дети не пользуются преимуществом, а зачастую водители нарушают установленные правила – не берут детей школьников для проезда в автобусе. В дальние рейсы к промпредприятиям (завод «Октябрьский молот») курсирует недостаточное количество автобусов. К прибытию в Чернигов поездов в ночное время автобусы выезжают также нерегулярно. Места остановок автобусов и такси не везде обозначены табличками, не установлены скамейки для ожидания» [64, арк. 413]. Незадовільний стан технічний стан автобусів, часті поломки та брак запасних частин для ремонту призводив до значних порушень як в графіку руху транспорту, так і в якості перевезень. Траплялись випадки, коли автобуси виходили на маршрут в технічно несправному стані [79, арк. 172].

У 1949 р. в Чернігові було організовано легкові і вантажні таксомоторні перевезення пасажирів і вантажів у місті. В 1950 р. легкових таксі в місті налічувалося 9 машин «Победа» [70, арк. 497]. В 1952 р. кількість машин була збільшена до 20 легкових і 3 вантажних таксі [75, арк. 48].

Таким чином, благоустрій Чернігова в післявоєнний час був невід'ємною складовою повсякденного життя населення. Його метою було через організацію та планування міського простору створити сприятливе середовище існування. В умовах втрат, руйнувань та нестатків благоустрій Чернігова передбачав у першу чергу раціональне планування відбудови, озеленення міста як запоруку здоров'я і джерело естетичного відпочинку, впорядкування та ремонт доріг і тротуарів, поладження мостів, наведення чистоти в садибах і на вулицях, біля установ, організацію транспортного забезпечення та вуличного освітлення. Міськрада виявилась досить дієвою і регулярно видавала постанови і розпорядження стосовно благоустрою міста. Проте, на практиці виконання задекларованих заходів зіштовхнулося з браком необхідних матеріальних,

О. Савицька. Благоустрій Чернігова в 1943–1953 рр. та його вплив на повсякденне життя...

кваліфікованих людських ресурсів. Пріоритет надавався центральним районам міста як більш важливому простору, де зосереджувались головні артерії життєзабезпечення – базар, крамниці, місця культурного відпочинку, адміністративні установи, транспортна розв'язка. Принциповим рішенням для благоустрою міста стало виведення великих промислових підприємств за межі житлових кварталів, що мало істотне значення у створенні сприятливої екологічної ситуації та естетичного вигляду міста. Околиці міста залишались без елементарних складових благоустрою – вуличного освітлення, регулярного транспортного сполучення, впорядкованого дорожньо-мостового господарства, що створювало додаткові труднощі в процесі реалізації повсякденних практик життя мешканцями цих районів. Силами міського населення відбувалось відновлення зелених насаджень в Чернігові як важливої складової зовнішнього благоустрою середовища. Труднощі післявоєнного часу призвели до суттєвих перешкод в процесі упорядкування та організації очистки міських територій. Недостатня оснащеність асенізаційного об'єкту призводила до скупчення сміття та виникненню несанкціонованих звалищ. Відсутність спланованої та дієвої системи утилізації відходів життєдіяльності населення являлись основним фактором забруднення міського середовища. Все це створювало загрозу санітарно-епідеміологічну ситуацію та негативно впливало на повсякденні реалії життя населення. В кінці першого післявоєнного десятиліття в Чернігові забрукованих доріг квінкером та буличною бруківкою було лише третина від загальної довжини всіх вулиць, яка зосереджувалась переважно в центральних кварталах міста. Через брак будівельних матеріалів якість ремонту шляхо-мостового господарства залишалась на низькому рівні. Порушення правил експлуатації викликало швидке руйнування заощених доріг і тротуарів. Це призводило до зниження безпеки дорожнього руху, швидкому зношенню автотранспорту, створювало перешкоди для регулярного руху міських автобусів та для реалізації мешканцями повсякденних господарських та культурних практик життя. Вуличне освітлення було покликане забезпечити

### О. Савицька. Благоустрій Чернігова в 1943–1953 рр. та його вплив на повсякденне життя...

комфорт та безпеку пересування у нічний та вечірній час. Досягнення показника 40 % освітлення вулиць Чернігова в 1953 р. можна вважати суттєвим, зважаючи на те, що електроосвітлення помешкань продовжувало залишатись розкішшю для багатьох мешканців околиць міста. Руйнування міської транспортної інфраструктури породило ряд складнощів у відновленні регулярних пасажирських перевезень в місті. В кінці 1945 р. вдалось відновити рух пасажирських автобусів в міській смузі. Проте брак автотранспорту, палива, запасних частин, незадовільний стан дорожнього покриття не сприяли швидкому вирішенню проблеми якісного транспортного забезпечення населення Чернігова.

Зважаючи на об'єктивні труднощі повоєнного часу, можна констатувати істотний прогрес у вирішенні питань благоустрою міста, однак остаточне вирішення цих проблем було відкладено на невизначений час. Зрештою, дослідження показало, що деякі проблеми повсякденного міського життя не здолані й донині.

### **СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛА ТА ЛІТЕРАТУРИ**

1. Автобусний рух в Чернігові // Деснянська правда. – 15 лютого 1948. – № 32. – С. 8.
2. Автобусний рух в Чернігові // Деснянська правда. – 28 листопада 1945. – № 234. – С. 2.
3. Баран В. К. Україна 1950 – 1960-х рр. : Еволюція тоталітарної системи / В. К. Баран. – Львів : Ін-т українознавства ім. Крип'якевича НАН України, 1996. – 448 с.
4. Бездоглядний міст // Деснянська правда. – 16 листопада 1945. – № 225. – С. 4.
5. Бруд і антисанітарія // Деснянська правда. – 19 квітня 1946. – № 79. – С. 5.

6. Вронська Т. В. В умовах війни : життя та побут населення міст України (1943–1945 рр.) / Т. В. Вронська. – К. : Ін-т історії України НАН України, 1995. – 83 с.

7. Генеральний план відбудови і реконструкції Чернігова // Деснянська правда. – 19 травня 1945. – № 98. – С. 2.

8. Генеральний план розвитку Національного архітектурно-історичного заповідника «Чернігів стародавній» у м. Чернігові з визначенням меж та зон охорони пам'яток заповідника – Кн. 1. – К., 2008. – 165 с.

9. Герасимова М. С. Повсякденне життя населення Донбасу в 1945–1953 рр. : дис. ... канд. іст. наук: 07.00.01 / М. С. Герасимова. – Донецьк, 2007. – 280 с.

10. Дбати за чистоту // Деснянська правда. – 11 липня 1953. – № 135. – С. 2.

11. Два листи про благо впорядження міста // Деснянська правда. – 6 вересня 1947. – №175. – С. 4.

12. Державний архів Чернігівської області (далі – ДАЧО). – Ф. П-470. – Оп. 5. – Спр. 242.

13. ДАЧО. – Ф. П-470. – Оп. 5. – Спр. 295.

14. ДАЧО. – Ф. Р-1385. – Оп. 1. – Спр. 438.

15. ДАЧО. – Ф. Р-3855. – Оп. 3. – Спр. 3.

16. ДАЧО. – Ф. Р-3855. – Оп. 3. – Спр. 6.

17. ДАЧО. – Ф. Р-3855. – Оп. 3. – Спр. 7.

18. ДАЧО. – Ф. Р-3855. – Оп. 3. – Спр. 24 а.

19. ДАЧО. – Ф. Р-3855. – Оп. 3. – Спр. 71.

20. ДАЧО. – Ф. Р-3855. – Оп. 3. – Спр. 186.

21. ДАЧО. – Ф. Р-3855. – Оп. 3. – Спр. 188.

22. ДАЧО. – Ф. Р-3855. – Оп. 3. – Спр. 197.

23. ДАЧО. – Ф. Р-3855. – Оп. 3. – Спр. 209.

24. ДАЧО. – Ф. Р-3855. – Оп. 3. – Спр. 211.



25. ДАЧО. – Ф. Р-3855. – Оп. 3. – Спр. 219.
26. ДАЧО. – Ф. Р-3855. – Оп. 3. – Спр. 258.
27. ДАЧО. – Ф. Р-3855. – Оп. 3. – Спр. 278.
28. ДАЧО. – Ф. Р-3855. – Оп. 3. – Спр. 279.
29. ДАЧО. – Ф. Р-3855. – Оп. 3. – Спр. 300.
30. ДАЧО. – Ф. Р-3855. – Оп. 3. – Спр. 325.
31. ДАЧО. – Ф. Р-3855. – Оп. 3. – Спр. 332.
32. ДАЧО. – Ф. Р-3855. – Оп. 3. – Спр. 333.
33. ДАЧО. – Ф. Р-3855. – Оп. 3. – Спр. 423.
34. ДАЧО. – Ф. Р-4999. – Оп. 1. – Спр. 138.
35. ДАЧО. – Ф. Р-5036. – Оп. 2. – Спр. 1.
36. ДАЧО. – Ф. Р-5036. – Оп. 2. – Спр. 3.
37. ДАЧО. – Ф. Р-5036. – Оп. 2. – Спр. 57.
38. ДАЧО. – Ф. Р-5178. – Оп. 1. – Спр. 11.
39. ДАЧО. – Ф. Р-5197. – Оп. 1. – Спр. 11.
40. ДАЧО. – Ф. Р-5197. – Оп. 3. – Спр. 19.
41. ДАЧО. – Ф. Р-5197. – Оп. 3. – Спр. 21.
42. ДАЧО. – Ф. Р-5197. – Оп. 3. – Спр. 4.
43. ДАЧО. – Ф. Р-5197. – Оп. 6. – Спр. 3.
44. ДАЧО. – Ф. Р-90. – Оп. 3. – Спр. 1.
45. ДАЧО. – Ф. Р-90. – Оп. 3. – Спр. 2.
46. ДАЧО. – Ф. Р-90. – Оп. 3. – Спр. 7.
47. ДАЧО. – Ф. Р-90. – Оп. 3. – Спр. 8.
48. ДАЧО. – Ф. Р-90. – Оп. 3. – Спр. 16.
49. ДАЧО. – Ф. Р-90. – Оп. 3. – Спр. 18.
50. ДАЧО. – Ф. Р-90. – Оп. 3. – Спр. 51.
51. ДАЧО. – Ф. Р-90. – Оп. 3. – Спр. 52.
52. ДАЧО. – Ф. Р-90. – Оп. 3. – Спр. 56.
53. ДАЧО. – Ф. Р-90. – Оп. 3. – Спр. 57.

54. ДАЧО. – Ф. Р-90. – Оп. 3. – Спр. 58.
55. ДАЧО. – Ф. Р-90. – Оп. 3. – Спр. 61.
56. ДАЧО. – Ф. Р-90. – Оп. 3. – Спр. 64.
57. ДАЧО. – Ф. Р-90. – Оп. 3. – Спр. 65.
58. ДАЧО. – Ф. Р-90. – Оп. 3. – Спр. 69.
59. ДАЧО. – Ф. Р-90. – Оп. 3. – Спр. 71.
60. ДАЧО. – Ф. Р-90. – Оп. 3. – Спр. 72.
61. ДАЧО. – Ф. Р-90. – Оп. 3. – Спр. 76.
62. ДАЧО. – Ф. Р-90. – Оп. 3. – Спр. 77.
63. ДАЧО. – Ф. Р-90. – Оп. 3. – Спр. 78.
64. ДАЧО. – Ф. Р-90. – Оп. 3. – Спр. 79.
65. ДАЧО. – Ф. Р-90. – Оп. 3. – Спр. 85.
66. ДАЧО. – Ф. Р-90. – Оп. 3. – Спр. 86.
67. ДАЧО. – Ф. Р-90. – Оп. 3. – Спр. 87.
68. ДАЧО. – Ф. Р-90. – Оп. 3. – Спр. 88.
69. ДАЧО. – Ф. Р-90. – Оп. 3. – Спр. 89.
70. ДАЧО. – Ф. Р-90. – Оп. 3. – Спр. 91.
71. ДАЧО. – Ф. Р-90. – Оп. 3. – Спр. 92.
72. ДАЧО. – Ф. Р-90. – Оп. 3. – Спр. 96.
73. ДАЧО. – Ф. Р-90. – Оп. 3. – Спр. 99.
74. ДАЧО. – Ф. Р-90. – Оп. 3. – Спр. 100.
75. ДАЧО. – Ф. Р-90. – Оп. 3. – Спр. 103.
76. ДАЧО. – Ф. Р-90. – Оп. 3. – Спр. 107.
77. ДАЧО. – Ф. Р-90. – Оп. 3. – Спр. 111.
78. ДАЧО. – Ф. Р-90. – Оп. 3. – Спр. 112.
79. ДАЧО. – Ф. Р-90. – Оп. 3. – Спр. 118.

80. Дудник В. М. Відбудова міського господарства України у 1943–1950 рр. : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. іст. наук / В. М. Дудник. – К., 2004. – 20 с.

О. Савицька. Благоустрій Чернігова в 1943–1953 рр. та його вплив на повсякденне життя...

81. Енциклопедія народного господарства Української РСР : У 4 т. / Редкол. : С.М. Ямпольський (відп. ред.) [та ін.]. – К. : УРЕ, 1969–1972.
82. Ескіз нового Чернігова // Деснянська правда. – 15 вересня 1945. – № 182. – С. 4.
83. За зразкове обслуговування пасажирів // Деснянська правда. – 11 травня 1948. – № 92. – С. 4.
84. Занедбана вулиця // Деснянська правда. – 20 жовтня 1948. – № 211. – С. 4.
85. Занедбане шосе // Деснянська правда. – 21 листопада 1947. – № 227. – С. 5.
86. За потраву городів треба карати // Деснянська правда. – 14 липня 1945. – № 130. – С. 3.
87. Ісайкіна О. Д. Побут і дозвілля міського населення України в повоєнний період (1945–1955 рр.) : дис. ... канд. іст. наук: 07.00.01 / О. Д. Ісайкіна. – Київ, 2006. – 240 с.
88. Історія міст і сіл Української РСР : В 26 т. Чернігівська область / АН УРСР. Ін-т історії ; Голов. редкол. : П. Т. Тронько (голова) та ін. – К. : Голов. ред. УРЕ АН УРСР, 1972. – 780 с.
89. Історія народного господарства української РСР. У 3 т., 4 кн. / Редкол. тому : Т. І. Дерев'янкін (відп. ред.) [та ін.]. – К. : Нук. думка, 1983 – 1987.
90. Історія Української РСР : У 8 т., 10 кн. Т. 8 : Радянська Україна в період зміцнення соціалізму і поступового переходу до комунізму (1945–70-ті роки). Кн. 1 : Українська РСР в період зміцнення соціалізму (1945–50-і роки) / АН УРСР. Ін-т історії ; Голов. редкол. : Ю. Ю. Кондуфор (голов. ред.) та ін. ; Редкол. тому : А. В. Лихолат (відп. ред.) та ін. – К. : Наук. думка, 1979. – 392 с.
91. Карнабіда А. А. Чернігів : Архітектурно – історичний нарис / А. А. Карнабіда. – 2-е вид., перероб. і доп. – Київ : Будівельник, 1980. – 128 с.

92. Коваль М. В. Українська РСР у період відбудови і розвитку народного господарства / М. В. Коваль // Український історичний журнал. – 1990. – № 4. – С. 80–87.

93. Ковпак Л. В. Соціально-побутові умови життя населення України у другій половині ХХ ст. (1945–2000 рр.) / Л. В. Ковпак. – К. : Інститут історії України НАНУ, 2003. – 250 с.

94. Леус В. М. Чернігів. Погляд через століття / В. М. Леус. – Київ : «Мистецтво», 1990. – 168 с.

95. Навести порядок в комунальному господарстві // Деснянська правда. – 2 вересня 1950. – № 174. – С. 3.

96. Навести чистоту в місті // Деснянська правда. – 4 квітня 1947. – № 67. – С. 3.

97. На відбудові Чернігова // Деснянська правда. – 2 липня 1944. – № 131. – С. 2.

98. На захист зеленого друга // Деснянська правда. – 20 травня 1949. – № 97. – С. 4.

99. На одній вулиці... // Деснянська правда. – 16 серпня 1950. – № 162. – С. 2.

100. На що скаржаться пасажери // Деснянська правда. – 26 лютого 1947. – № 41. – С. 6.

101. Обговорення генеральний проекту відбудови Чернігова // Деснянська правда. – 12 червня 1944. – № 116. – С. 2.

102. Озеленення міста // Деснянська правда. – 28 квітня 1944. – № 84. – С. 2.

103. Питання відбудови і реконструкції Чернігова // Деснянська правда. – 28 червня 1944. – № 128. – С. 2.

104. По мосту ні проїхати, ні пройти // Деснянська правда. – 14 грудня 1946. – № 246. – С. 3.

О. Савицька. Благоустрій Чернігова в 1943–1953 рр. та його вплив на повсякденне життя...

105. Про «дрібниці», яких не помічають керівники міськради // Деснянська правда. – 1 грудня 1946. – № 238. – С. 4.

106. Проектування відбудови Чернігова // Деснянська правда. – 6 червня 1944. – № 112. – С. 1.

107. Про так званий «ямочний ремонт» // Деснянська правда. – 9 квітня 1948. – № 70. – С. 8.

108. Про участь трудящих Чернігова в підготовчих роботах по відновленню міста у вільний від основної роботи час // Деснянська правда. – 25 лютого 1944. – № 39. – С. 2.

109. Розвиток народного господарства УРСР (1917–1967 рр.) : У 2-х т. Т. 1 / Редкол. кол. : Д. В. Вірник, В. В. Бондаренко. – К. : Наук. думка, 1967. – 459 с.

110. Розклад існує тільки про людське око // Деснянська правда. – 5 жовтня 1949. – № 196. – С. 3.

111. Руденок В. Я. Чернігов : из века в век / В. Я. Руденок. – Чернігов, 2007. – 48 с.

112. Сапон В. Вулиці старого Чернігова : історико-краєзнавчі етюди / В. Сапон. – Чернігів : Деснянська правда, 2007. – 128 с.

113. Таким буде Чернігів // Деснянська правда. – 16 червня 1944. – № 119. – С. 1.

114. У боротьбі за відродження господарства і культури міста // Деснянська правда. – 22 лютого 1944. – № 37. – С. 1.

115. Українська РСР у Великій Вітчизняній війні Радянського Союзу, 1941–1945 рр. : В 3 т. – К., 1969.

116. Чернігівська автотранспортна контора // Деснянська правда. – 23 травня 1948. – № 101. – С. 4.

117. Чернігівська автотранспортна контора // Деснянська правда. – 11 червня 1949. – № 113. – С. 4.

118. Чернігівський архівний відділ при Міській раді. – Ф. Р-9. – Оп. 1. – Спр. 2.

119. Чернігівщина. Енциклопедичний довідник [За ред. А. В. Кудрицького]. – К. : Українська Радянська Енциклопедія імені М. П. Бажана, 1990. – 1007 с.

120. Чернигову 1300 лет : Сб. документов и материалов / [Гл. арх. упр. при Совете Министров УССР и др., Редкол. : В. М. Половец (гл. ред.) и др.]. – К. : Наук. думка, 1990. – 198 с.

121. Янковська О. Повсякденне життя громадян УРСР як втілення політики держави (1945–1953 рр.) / О. Янковська // Історія повсякденності : теорія та практика : матеріали Всеукр. наук. конф. – Переяслав-Хмельницький, 2010. – С. 176–178.

122. Яцура М. Т. Краєзнавчі матеріали з історії Чернігівщини / М. Т. Яцура. – К., 1968. – 169 с.

123. Яцура М. Т. Чернігів : Короткий історичний нарис / М. Т. Яцура, І. І. Єдомаха. – Київ : Радянська школа, 1958. – 136 с.

*В статье проанализированы проблемы и перспективы формирования городской среды Чернигова в 1943–1953 гг. Охарактеризованы формы и методы работы местной власти и городских служб по созданию безопасной и комфортной городской среды, восстановлению и сохранению благоустройства города. Сосредоточено внимание на таких аспектах благоустроенности городского пространства, как: градостроительное проектирование, функциональное зонирование территорий, архитектурная композиция, озеленение, благоустройство уличной сети, транспортно-планировочная организация, освещение городских территорий, обустройство дорожно-мостового хозяйства, очистки городских территорий. Определен общий уровень комфортности городской среды Чернигова в 1943–1953 гг.*

**Ключевые слова:** Чернигов, благоустройство, городская среда, генеральный план восстановления, озеленение, городской транспорт, дороги, тротуары, уличное освещение, санитарное состояние.

*The article analyzes the problems and prospects of the formation of the urban environment in the Chernigov 1943–1953. Characterized the forms and methods of work of the local government and city services to create a secure and comfortable*

*urban environment, restoration and preservation of beautification of the city. The article overviews the urban planning arrangements in Chernigov 1943–1953. The author pays attention on the functional territory zoning, determining the architectural composition of the city, establishment the rules of housing construction. Author determined improvement measures underlying the general plan of reconstruction and renovation of the city and its main provisions. The article describes the process of clearing of debris from the city territory by urban residents. It represents the basic measures for greening of urban areas and the state of their maintenance. The attention is focused on preserving green space from destruction. Outlined the state of keeping the courtyards and adjacent streets by urban residents. Characterize the main problems with the organization keeping the city in good sanitary condition. Characterized the state of cleaning the city from the waste of life. Briefly described measures against stray animals. Outlined condition of city roads and sidewalks. Described the situation in the organization of street lighting in Chernigov. Characterized the state of public transport. Short lists the main passenger routes. The attention on the schedule of passenger buses, quality of passenger service, equipment bus stops. The article represents the level of comfort of the urban environment in Chernigov 1943-1953.*

**Keywords:** *Chernigov, landscaping, urban environment, the general plan of restoration, landscaping, urban transport, roads, sidewalks, street lighting, sanitary condition.*