

# РОЛЬ ОРГАНІВ МІСЬКОГО САМОВРЯДУВАННЯ У БЛАГОУСТРОЇ МІСТ ЛІВОБЕРЕЖНОЇ ТА СЛОБІДСЬКОЇ УКРАЇНИ В ДРУГІЙ ПОЛОВИНІ ХІХ — НА ПОЧАТКУ ХХ СТ.

Нікітін Ю. О., доктор історичних наук, доцент, в. о. ректора Сумського ОІППО освіти

Децентралізація та створення ефективних органів місцевого самоврядування в сучасній українській державі передбачає вивчення історичного досвіду нашого народу, який дозволить уникнути певних помилок у розв'язанні нагальних проблем місцевого населення в наш час.

Реформи другої половини ХІХ ст. вплинули на всі сфери життя тогочасного суспільства. Розуміючи складність їхню складність, центральна влада перекладала вирішення більшості проблем господарсько-фінансового та соціально-культурного характеру на органи місцевого самоврядування. Останні, маючи обмежені чинним законодавством права, самостійно обирали основні напрями діяльності, шляхи і методи розв'язання актуальних проблем. Визначаючи пріоритети розвитку комунальної галузі, виборні інституції враховували співвідношення трьох вагомих чинників: життєву необхідність для населення, доцільність з точки зору рівня соціально-економічного стану міст, фінансові можливості місцевого бюджету.

Важливим аспектом міського життя була постійна розбудова міст, розширення їхніх адміністративних кордонів. Більшість міст зазначених регіонів України не мали перспективних планів забудови. Навіть у Харкові проект забудови міста розроблявся понад 20 років (до 1896 р.). У більшості міст Лівобережної та Слобідської України самоврядні структури не мали посад архітекторів через брак коштів або нерозуміння користі в їхній діяльності.

Найбільш актуальною проблемою міст та містечок українських губерній була необлаштованість доріг та тротуарів. Тому не дивно, що в переважній більшості населених пунктів навесні та восени після дощів, повеней дороги переставали функціонувати. Наприклад,

у Чернігові в другій половині ХІХ ст. після дощів вулиці потопали у багнюці, яка майже переривала зв'язок між різними частинами міста. Мешканці Чернігова засипали ями землею, господарськими відходами, а інколи навіть померлими тваринами. Саме тому брукування доріг було однією з найбільш актуальних проблем для самоврядних інституцій багатьох міст.

Міська влада Харкова 1875 року вирішила використовувати для брукування лише кременчуцький граніт (як найбільш якісний), особливо в центральній частині міста; а каменем, що був у вжитку, робили бруківку на бічних вулицях. Домовласників зобов'язували висаджувати дерева у спеціально відведених для цього місцях. У результаті, до 1880 року в Харкові бруковані шляхи досягли 36 верст.

Муніципальна влада Чернігова розпочала упорядкування центральної частини Чернігова лише 1879 року. Міська влада Полтави з 1871 року почала залучати домовласників до облаштування вуличних доріг і тротуарів. Крім грошей домовласників, дума залучила кошти, отримані від коробочного та свічкового зборів.

У повітових містах роботи з облаштування тротуарів і доріг велось ще повільнішими. Міська влада Сум вимагала від домовласників власним коштом облаштовувати під'їзди до своїх будинків. Для цього домовласникам продавали браковану або стару тротуарну плитку. З неї вони повинні були зробити містки через стічні канали та виходи до тротуарів.

Дума Слов'янська проводила мостильні роботи за рахунок податку, яким обклала «розсіл», що видобували з бурових свердловин (0,5 коп. з відра). В Охтирці 1876 року влада міста асигнувала 400 руб. на виправлення вулиць Сумської та Новокиївської. У Вовчанську за 1873 рік провели нівелювання торговельної площі, вирівнювання вулиць та побудували водостоки уздовж тротуарів. Аналогічні роботи було проведено в Куп'янську та Старобільську. У Ніжині завдяки зусиллям міського голови купця 1-ї гільдії Павла Федоровича Кушакевича було споруджено кам'яну мостову — під'їзний шлях до Ніжинської станції на Курсько-Київській залізниці (6 верст) [2, С. 20–21]. У Конотопі ями на вулицях засипали хмизом (1 кв. саж. гаті коштував місту від 2 до 3 руб.).

А от влада в Острі вважала, що брукування вулиць не потрібне, тому що місто розташоване на високому та сухому місті. Мглинська управа звітувала, що «мостових у Мглині немає і не було» [3, С. 15].

Наступними важливими проблемами, які вирішували міста стали: водопостачання, вивезення сміття та боротьба з епідеміями. Наприкінці XIX — на початку XX ст. мешканці більшості населених пунктів Полтавської, Харківської та Чернігівської губерній брали воду в річках або колодязях. Вода в річках не завжди відповідала санітарно-гігієнічним вимогам, що спонукало владу міст облаштовувати колодязі. Проте траплялось, що медики фіксували випадки, коли вода в криницях мала високу концентрацію розчинних солей [4, С. 17]. У Слов'янську після перевірки води у 80 колодязях з'ясувалося, що лише у 5 із них вода відповідає санітарним нормам. Альтернативою колодязям були артезіанські свердловини. Влада Харкова, Сум, Ізюма, Вовчанська, Лебедина та Охтирки організувала постачання мешканців своїх міст саме артезіанською водою. Однак через брак коштів не кожне місто могло собі дозволити буріння артезіанських свердловин.

У Харкові ідею будівництва водогону почали обговорювати з кінця 40-х років XIX ст. Але

побудований він був лише 1881 року. У Чернігові у 1880 р. воду постачали: водовозні міські команди (8 парокінних бочок), 10 водовозів-промисловців, 80 кінних бочок, що належали домовласникам. Але під час весняних розливів у місті чистої питної води не вистачало. Колодязі не могли допомогти вирішити це питання, бо вода в них була неякісною. Холерна епідемія 1872 р. спонукала Чернігівську думу обговорити питання щодо створення водогінної системи. Загальні витрати громадського управління на водогін та всю належну інфраструктуру 1890 року становили 201 879 руб. [5, С. 12]. Полтавська дума збудувала водогінну систему (8 верст), яка мала потужність 30 тис. відер води на добу. Але потреби міста 1874 року ця система уже не задовольняла. Нова система водопостачання (на 70–80 тис. відер води) була завершена 1900 року [6, С. 82].

У Ніжині ситуація з водопостачанням була дуже складною. Чищення річки, де населення брало воду, коштувало б приблизно 100 тис. руб. Самоврядні органи таких коштів не мали, тому ніжинці (30 тис. осіб) мали споживати солону воду з колодязів [7, С. 4]. Щоб запобігти масовим хворобам, Сумська управа зобов'язала водовозів міста зареєструватися у відповідній комісії, отримати номер, і прикріпити його на свою діжку. У місті функціонували також приватні і громадські колодязі.

Одним із пріоритетних напрямів практичної діяльності муніципальних структур було поліпшення санітарно-епідеміологічної ситуації в містах. Низький рівень знань у галузі боротьби з інфекціями, дорогі або малоефективні ліки, відсутність належної кількості кваліфікованих кадрів — усе це лише ускладнювало діяльність самоврядних структур у цій сфері. Після запровадження Міського положення 1870 р. міські управи починають розробляти правила щодо утримання помийних і ретирадних ям та утилізації сміття. Для нейтралізації неприємних запахів та попередження інфекцій громадські управління вимагали від мешканців використовувати розчин мідного купоросу. Заможні громадяни викладали ями деревиною або цементували, щоб запобігти

потраплянню нечистот у ґрунтові води. Проте чимало мешканців міст вважали, що господарські відходи може з'їсти худоба, а тому не варто витратитися на утилізацію сміття.

У містах депутатські санітарні комісії формувалися із представників поліції, місцевих адміністрацій, лікарів, гласних, членів громадських організацій, науковців. Наприклад, у Чернігові проводили спеціальні рейди: у разі невиконання санітарних вимог на порушників накладали штраф (від 3 до 25 руб.) або їх заарештовували (під час арешту порушники працювали на громадських роботах) [8, С. 82–85]. Окремо перевірялися установи, пов'язані зі зберіганням, перероблянням та продажем продуктів харчування. 1873 року Чернігівський муніципалітет виділив 50 руб. власникам м'ясних лавок для придбання найпростіших дезінфікувальних засобів (мідного купоросу та вапна). Щоб підвищити ефективність своєї роботи у санітарній сфері, влада міст обирала серед мешканців спеціальних попечителів. Кожен громадський попечитель стежив за чистотою закріпленої частини території. Разом із санітарними комісіями попечителі стежили за виконанням населенням санітарно-гігієнічних норм. На злісних порушників складали протоколи і передавали їх до поліції.

Особливу увагу органи самоврядування приділяли питанню впорядкування торгівлі, у першу чергу на бойнях та м'ясних лавках. Власників зобов'язували проводити профілактичну дезінфекцію торговельних площ і перевіряти продавців щодо дотримання санітарних вимог. Обов'язком органів самоврядування було й прибирання сміття на міських вулицях та площах. Зазвичай цю роботу виконували наймані працівники або арештанти.

У Харкові до 1911 р. міські нечистоти вивозили на звалище над Білгородським шляхом (неподалік від місця масових гулянь, яке в народі дістало назву «Сокольники»). Залишені таким чином нечистоти після дощів разом із дощовою водою з пагорбів стікали до міста і створювали небезпеку епідемій.

Неабияку увагу влада міст приділяла освітленню вулиць і площ. У Харкові газове

освітлення було запроваджено 1871 року. Приватна компанія встановила у місті 100 ліхтарів, що працювали на зрідженому газі. Окрім чавунних ліхтарів, у місті були прокладені комунікації та побудований газовий завод. Із 1895 р. у губерньському місті починають використовувати електричне освітлення. Приємною несподіванкою для населення стало те, що електричні ліхтарі почали встановлювати на окраїнах міста. У Чернігові кількість ліхтарів за десять років самоврядування збільшилося з 158 до 275. Освітлення вулиць тривало 9 місяців на рік, з 17–20 години вечора до 2 години ночі. Утримання освітлювальної системи коштувало чернігівській управі 420 руб.

Проте зазначені нововведення майже не вплинули на життя повітових міст і містечок губернії. Там продовжували користуватися ліхтарями, що працювали на гасі. Так, у Сумах у 1899 р. функціонувало 290 ліхтарів, які в середньому за 10 місяців роботи коштували міській владі у 3314 руб. [10, С. 98]. У Чугуєві у 1875 р. прийняли рішення про збільшення кількості ліхтарів на міських площах та біля торговельних яток. Влада Вовчанська асигнувала кошти на додаткові 12 ліхтарів (було 40). У Старобільську в 1876 р. дума прийняла рішення про встановлення 40 ліхтарів у різних районах міста [11, С. 198]. Газового освітлення не було в жодному місті Чернігівської губернії. У Борзні був лише один ліхтар на подвір'ї пожежної команди.

Освітлювальною мережею керували управи. Вони призначали депутатів, які за рахунок міського бюджету наймали робітників і керували їхньою роботою. Ліхтарники, згідно з розробленими графіками, регулювали освітлювальні пристрої. У кожному місті норми розташування та освітлення диференціювалися залежно від категорії вулиць: у центрі ліхтарі розміщувалися частіше, ніж на околицях.

У другій половині XIX ст. у багатьох містах зазначених регіонів муніципальна влада робила спроби впорядкувати вже наявну транспортну систему. Великі міста намагалися також вкласти кошти у розвиток нових видів транспорту. Так, у Харкові міська влада

почала обговорення питання щодо створення «конки» у 1878 р., а пізніше будівництва трамвайних ліній на електричній тязі (1899 р.). У Кременчуку з 1890 р. функціонувала лінія «конки», яка забезпечувала перевезення будівельних матеріалів та інших вантажів з каменоломні до вокзалу. Крім вищезгаданих видів транспорту, у містах зазначених губерній продовжувало розвиватися візництво. Серед них найбільший інтерес викликали «ваньки», «живейшыє» та «лихачи». «Лихачи» мали добрих коней та екіпажі. «Ваньки» керували підводами з поганими кіньми (часто це були селяни з навколишніх сіл, які приїздили за підробіткою). «Живейшыє» обіймали середню позицію між першими двома категоріями візників. Усі вони були зобов'язані реєструватися у міських управах та отримувати ліцензію — дозвіл на свою діяльність. Кожен візник мав обслуговувати лише певні вулиці й отримувати плату згідно з наявними і затвердженими тарифами. Візника, коня і власне транспорт регулярно перевіряли. Вони мали бути здоровими й технічно безпечними. У разі, якщо візник був п'яний, одягнений не за формою, брав завищену плату за проїзд, то на нього могли накласти штраф або навіть позбавити ліцензії.

Управи міст визначали тариф для перевізників. Так, у 1888 р. у Полтаві була встановлена така тарифна сітка: в один кінець міста проїзд коштував 20 коп. (фаетон) і 15 коп. (дрожки), по годинно, відповідно, 40 та 30 коп.; винайняти перевізника з 8-ї ранку до 23-ї години коштувало 4 руб. (фаетон) та 3 руб. (дрожки) [12, С. 199]. У нічний час тариф за перевезення Полтавою подвоювався. Візники мали возити пасажирів вночі із запаленими ліхтарями. Загублені речі перевізник зобов'язувався відвезти власникові або до поліції. Для більш ефективного контролю за діяльністю перевізників міська влада заохочувала обрання серед останніх старост, які координували співпрацю міської влади і візників. 1900 року лише у Глинську, Зінькові, Змієві, Недригайлові, Сосниці та Старобільську так і не було створено системи міського транспорту.

Муніципалітети окремих міст намагалися організувати нічну охорону міст. Поліція забезпечувала чергування на центральних вулицях, а за іншими районами стежили нічні вартові (за кошти міста). Кожне місто шукало свої шляхи розв'язання цієї проблеми. У деяких з них нічна варта була віднесена до натуральної повинності. У такому випадку місто ділилося на квартали. Кожний квартал мав свого старосту, який складав графік чергувань. Пересічні мешканці виконували цю повинність без бажання. Такі «охоронці» часто не з'являлися на роботу або залишали її завчасно, вимагали за її виконання плату тощо. Мізерна ефективність таких чергувань примусила міську владу замінити натуральну повинність грошовою. Наприклад, у Чернігові міська влада найняла 31 охоронця, заробітна плата яких становила 2 232 руб. на рік [13, С. 35]. Права та обов'язки вартових були чітко регламентовані міською владою. Вони мали спеціальні жетони та свистки.

Подальший розвиток промисловості та посилення урбаністичних процесів у другій половині XIX ст. загострили екологічне питання. Навіть дрібні і середні підприємства дедалі негативніше впливали на навколишню природу. Підприємства Харкова були «лідерами» у цій справі. Чавунно-ливарні, миловарні, салотопні, цукрові та інші заводи не мали очисних споруд. Промислові відходи разом з міськими нечистотами забруднювали повітря, а річкові та ґрунтові води призводили до появи й поширення хвороб.

У першу чергу муніципалітети розпочали озеленення міст. Сади, сквери, алеї, парки створювали як за кошти самоврядних структур, так і за рахунок меценатів. Саме завдяки місцевій громадськості виникають і набувають популярності парки у Чернігові, Ніжині, Кролевіці, Харкові, Сумах, Полтаві та інших населених пунктах. Зелені насадження сприяли покращенню якості повітря. Також приділялась увага збереженню міських лісів, охороні та збереженню водних ресурсів.

Таким чином, попри обмежені повноваження, органи міського самоврядування



досягли певних успіхів у розв'язанні окремих проблем з благоустрою населених пунктів. Повільні темпи цих змін були обумовлені браком фінансових можливостей переважної більшості самоврядних інституцій та низьким рівнем загальної культури переважної більшості міського населення.

### Література

1. *Харьковский* календарь на 1877 год. — Х. : Тип. Губернского статистического комитета, 1876. — 190 с.
2. *Відділ* державного архіву Чернігівської області у м. Ніжин. — Ф. 340, оп. 1, спр. 172, 36 арк.
3. *Державний* архів Чернігівської області. — Ф. 128, оп. 1, спр. 14460, 571 арк.
4. *Статистический* ежегодник 1897 г. — Х. : Типо-литография «Печатное Дело», 1898. — 58 с.
5. *Верзилов А.* Краткий очерк истории Черниговского городского водопровода / А. Верзилов. — Чернигов : Тип. Губернского земства, 1899. — 13 с.
6. *Єрмак О. П.* Історія обласного підприємства «Полтававодоканал». До 100-річчя заснування Полтавського міського водопроводу 1900–2000 / О. П. Єрмак. — Полтава : Оріяна, 2000. — 198 с.
7. *Російський* державний історичний архів. — Ф. 1287, оп. 38, спр. 1806, 510 арк.
8. *Державний* архів Чернігівської області. — Ф. 127, оп. 23, спр. 1474, 26 арк.
9. *Державний* архів Чернігівської області. — Ф. 127, оп. 23, спр. 1487, 266 арк.
10. *Державний* архів Сумської області. — Ф. 1, оп. 1, спр. 36, 163 арк.
11. *Харьковский* календарь на 1877 год. — Х. : Тип. Губернского статистического комитета, 1876. — 190 с.
12. *Памятная* книжка и адрес-календарь Полтавской губернии на 1888 год. — Полтава : Типо-литография Л. Фришберга, 1887. — 419 с.
13. *Державний* архів Сумської області. — Ф. 252, оп. 1, спр. 18, 38 арк.

## Запрошуємо взяти участь у конкурсі на найкращі розробки уроків та відео, створені за допомогою серії дисків «Електронний конструктор уроку»!

1 Конкурс проводиться у таких номінаціях:

📝 «Розробка уроку» (презентація) 📹 «Відеозапис уроку» 📖 «EKU-story»



2 Участь у конкурсі можуть брати всі педагогічні працівники.

3 Для участі у конкурсі необхідно створити розробку уроку, відзняти відео з уроком або розповісти історію про роботу з дисками серії «Електронний конструктор уроку».

4 Усі конкурсні роботи учасники розміщують самостійно на порталі «Учительський журнал on-line» (<http://teacherjournal.in.ua>).

5 Переможців визначають за підрахунком «лайків» на кожній розробці уроку, есе або відео. Переможуть роботи, які отримують найбільшу кількість «лайків».

6 Результати конкурсу оприлюднять на порталі «Учительський журнал on-line» та на сторінках видань ВГ «Основа» у квітні 2016 року.

Детальніше про конкурс та його умови читайте на сайтах: <http://osnova.com.ua> та <http://teacherjournal.in.ua>.

Для участі в конкурсі необхідно зареєструватися на порталі та заповнити електронну заявку — <http://teacherjournal.in.ua>. Прийом заявок до 29 грудня 2015 року.

У трьох номінаціях організатори визначають переможців конкурсу, які отримують дипломи та цінні призи.

Участь у конкурсі безкоштовна!

**Беріть участь та перемагайте! Бажаємо вам удачі!**

**ОСНОВА**  
НАСТАВНИК