

8. Корчинська О. А. Соціально-економічні наслідки деградації ґрунтів України // Економіка АПК. – 2006. – № 4. – С. 127. (С. 127-131.)
9. Охорона здоров'я України: результати діяльності. Щорічна доповідь. – К.: Здоров'я, 2000. – С. 137. (512 с.).
10. Корчинська О. А. Вказана праця. – С. 127.
11. Економіка: аспекти екологізації // <http://golob.nerod.ru>
12. Екологічні проблеми розбудови громадянського суспільства в сучасній Україні. – К., 2000. – С. 87.
13. Царенко О., Олійник Г. Захист довкілля в умовах зростання техногенного навантаження на природу. – Суми, 2002. – С. 21, С. 85.
14. Техніка в сільському господарстві. – 1999. – № 2. – С. 21.
15. Мордвінов О. Г. Природокористування в аграрній сфері перехідної економіки України. – Ніжин, 2000. – С. 80.
16. Сівозміни в Україні // за ред. В. Ф. Сайка, П. І. Бойка. – К., 2002. – С. 13-15.
17. ЦДАВО України. – Ф. 27. – Оп. 22. – Спр. 4928. – Арк. 213.
18. Булыгин С. Ю. Нужна служба охорони почв // Земледелие. – 1989. – № 10. – С. 27.
19. Історія українського селянства. Нариси в 2-х томах. – Т. 2. – К., 2006. – С. 580.
20. Мордвінов О. Г. Вказана праця. – С. 93-95.
21. Мордвінов О. Г. Вказана праця. – С. 96.
22. Медведев Ж. Рак и канцерогены среды // 2000. – 2006. – 18 серпня.
23. Історія українського селянства. Нариси в 2-х томах. – Т. 2. – К., 2006. – С. 583.
24. Сафонова О., Меланич А., Коваленко А., Морозов В. Екологічні проблеми використання для зрошення вод підвищеної мінералізації // Генеза, географія та екологія ґрунтів : зб. наук. праць. – С. 337.
25. Ковалевський О. В. Екологічний фактор // <http://reddbooks.com.bock>.

#### **А н н о т а ц и я**

*В статье рассматривается проблемы сельской окружающей среды з'ясовано последствия влияния на агроландшафти новейших производственных технологий, милитарного понимания взаимоотношений человека и природы.*

**Ключевые слова:** село, природа, здоров'я, сільське господарство, техніка, земля, крест'яне.

#### **A n n o t a t i o n**

*In the article examined problem of rural environment of z' yasovano consequence of influence on agrolandshafti of the newest production technologies, militarного understanding of mutual relations of man and nature.*

**Key words:** sat down, nature, zdorovyia, agriculture, technique, earth, peasants.

**Нікітін Ю. О.**

**Сумська філія Харківського національного  
університету внутрішніх справ**

### **ДІЯЛЬНІСТЬ ОРГАНІВ МІСЬКОГО САМОВРЯДУВАННЯ ЛІВОБЕРЕЖНОЇ І СЛОБІДСЬКОЇ УКРАЇНИ ПО БЛАГОУСТРОЮ В 1870 – 1900 РОКАХ**

*Розкриваються основні напрямки діяльності органів міського самоврядування по благоустрою міст Чернігівської, Полтавської та Харківської губерній у другій половині ХІХ ст.*

**Ключові слова:** органи міського самоврядування, благоустрій, губернії.

Сучасний період розбудови незалежної української держави характеризується вирішенням важливої проблеми державотворення – формування нової по суті системи місцевого самоврядування, складовою частиною якої є ефективні муніципальні структури. При розв'язанні даного питання однією з основних проблем залишається визначення ролі і

місця місцевого самоврядування та його керівництва в системі розподілу повноважень між центральними і місцевими органами влади. Ця проблема належить до розряду таких, інтерес до яких з плином часу не зменшується, а навпаки має тенденцію до зростання. Становлення органів міського самоврядування, методи і напрямки їх роботи важливі в науково-пізнавальному, практично-прикладному і виховному значеннях у процесі моделювання сучасного муніципального управління. Успішному здійсненню адміністративної реформи в наш час сприятиме вивчення, переосмислення і висвітлення уроків історії. Саме врахування досвіду минулого дозволить уникнути повторення помилок, обрати найбільш оптимальні шляхи розв'язання проблем на сучасному етапі розбудови Української держави.

Проблема діяльності муніципалітетів по благоустрою міст на загальноукраїнському і регіональному рівнях за часів стрімкої буржуазної модернізації другої половини XIX ст. залишається недостатньо дослідженою. Зокрема і в містах Лівобережжя та Слобожанщини, які мали свою регіональну специфіку.

Господарська діяльність муніципальних структур (у тому числі і по благоустрою міст) були об'єктом дослідження з часу запровадження Положення 1870 і 1892 рр. В роботах Д. Багалія, Я. Кониського, Г. Фесенка, М. Щепкіна, М. Петрова та ін. робиться спроба як загального аналізу ефективності органів міського самоврядування, так і досліджується діяльність окремих міст Лівобережної України [1]. Дослідники кінця XIX – початку XX ст. частково визначили коло питань пов'язаних з історією та діяльністю міських самоврядних структур.

За часів панування марксистської ідеології було опубліковано цілу низку різних за якістю і змістом робіт. Серед них слід виділити роботи П. Зайончковського, В. Нардової, Л. Лаптевої та ін. [2]. В них автори розширили коло вивчаємих питань і на основі відомих фактів і нового матеріалу проаналізували діяльність муніципалітетів Росії та України другої половини XIX ст.

Розбудова незалежної держави України дала новий поштовх до розвитку історичної науки. Сучасна історіографія відмовилася від певних ідеологічних стереотипів і намагається переосмислити вже відомі факти. Значна ага приділяється неупередженому всебічному аналізу діяльності органів міського самоврядування другої половини XIX ст. Цим проблемам присвячені роботи А. Антоновича, Л. Шарої, Д. Чорного, Л. Раковського, О. Головка та ін. [3].

Нажаль діяльність органів міського самоврядування по благоустрою міст у Чернігівській, Полтавській та Харківській губерніях у другій половині XIX ст. залишається недостатньо вивченою. Саме тому аналізу даної проблеми присвячена дана стаття.

Буржуазні реформи 60–70-х рр. XIX ст. сприяли бурхливому розвитку економіки Російської імперії. Відбувається швидке зростання кількості міст (1897 р. в Україні було 130 міст) [4], міського населення, формуються нові соціальні групи. Зміни у соціально – економічному житті міст ставили перед новоствореними муніципальними структурами нові більш складні завдання по задоволенню запитів населення міст. Міські реформи 1870, 1892 рр. покладали на органи міського самоврядування завдання і по благоустрою міст. У другій половині XIX ст. актуальним стало завдання по запровадженню в містах досягнень науково – технічного прогресу на зразок Західної Європи.

Ряд факторів впливав на рівень виконання завдань, які стояли перед муніципальними структурами. До прийняття Положення 1892 р. серед виборців і гласних переважали найчастіше представники непривілейованих станів. Вони мали низький рівень освіти і

часто слугували знаряддям для досягнення мети різними угрупованнями. Після 1892 р від керівництва містом була відсторонена значна частина міського населення, що не відповідала суворим ценовим вимогам. Наступним фактом, що негативно впливав на міське господарство – це значні обов'язкові витрати міст. У переважній більшості міст надходження до бюджету були незначними, що вело до формування недоїмок. Все це часто вело до різного рівня благоустрою українських міст.

Аналіз діяльності органів міського самоврядування по благоустрою міст доцільно розпочати з обов'язкових постанов, які приймалися думами. Вони охоплювали всі аспекти благоустрою міст. Слід відзначити, що муніципальні структури у переважній більшості не розробили точних правил прийняття та реалізації обов'язкових постанов. У більшості міст зазначених губерній ці постанови або не приймалися або приймалися епізодично. Наприклад, у Чернігівській губернії в 1880 р. лише у 7 повітових містах (з 14) думи прийняли обов'язкові постанови. Майже половина прийнятих постанов була ініційована губернатором або поліцією. Головним чином зазначені постанови стосувалися розв'язання таких проблем: 1) утримання в чистоті вулиць, 2) прийняття певних протипожежних заходів. Але часто ці рішення носили декларативний характер і не були підкріплені конкретними діями. Наприклад, у Глухові дума заборонила у приватних будинках робити солом'яні стріхи [5, с. 328]. Однак допомогти населенню виконувати дане рішення міська влада не могла і не перевіряла його виконання. У випадку коли навіть думи приймали обов'язкові постанови виявлялося ряд недоліків: довгий термін прийняття; постанови за формулюванням суперечливий характер, що стримувало їх публікацію. В окремих випадках думи прийнявши ці постанови обмежувалися або складанням проекту, або обранням комісії для розробки проекту обов'язкової постанови, але самої постанови так і не приймали. В інших містах прийняті думами обов'язкові постанови інколи відмінялися губернським у міських справах присутством. Це було пов'язано з тим, що у постановах згадувалися питання, які не входили до компетенції міських самоврядних структур. Незрозумілий і суперечливий характер постанов також ставав причиною їх відміни з боку місцевої губернської адміністрації. Новостворені міські самоврядні структури часто пояснювали невиконанням обов'язкових постанов, поганою роботою поліції, яка недостатньо допомагала муніципальним структурам.

Важливим аспектом міського життя було постійна розбудова міст, розширення їх адміністративних кордонів. Більшість міст зазначених регіонів України не мали перспективних планів забудови і часто користувалися планами складеними в кінці XVIII – першій половині XIX ст. У більшості міст зазначених губерній (особливо у повітових містах і містечках) самоврядні структури не мали посад архітекторів. Це було пов'язано або з браком коштів, або з нерозумінням користі в їх діяльності. Наприклад, у Чернігівській губернії лише губернське місто мало штатного архітектора. У Ніжині та Новозибкові функції архітектора виконували відповідно техник і землемір, а в інших містах нагляд за будівництвом здійснювали управи або поліція. В містах, де архітектори працювали муніципалітети згідно Міського положення (п. 1, ст. 138) виплачували їм заробітну платню. Наприклад, у Сумах вона становила у 1897 р. 1200 руб. на рік [6, арк. 159 зв.].

Бурхливий розвиток ринкових відносин у реалізації буржуазних реформ другої половини XIX ст. сприяв в тому числі і чисельності міського населення, промисловості та розбудові міст. З 1871 р. міська управа Харкова щорічно в середньому затверджувала 269 проектів різних споруд [7, с. 2-3]. Однак, у містах (навіть губернських) в цей час переважали дерев'яні будинки. Наприклад, у Сумах в 1888 р. з 3590 споруд 2033 були

дерев'яними. У Харкові міська влада намагалася запобігати стихійній забудові, але за період 1875–1885 рр. так і не змогла затвердити генеральний план забудови міст (було три проекти). В результаті цього, у Харкові навіть Сумська – центральна вулиця – мала звивистий вигляд [8, с. 32-33].

Важливим напрямком діяльності муніципальних структур у справі благоустрою міст було упорядкування вулиць. У переважній більшості міст вони були ґрунтовими і практично переставали функціонувати під час повеней та великих дощів. Тому найбільш гострим було питання по брукуванню доріг. У Харкові де проблему брукування спільно вирішували мостильна комісія, міська управа та завідуючий інженерним відділом більша частина вулиць не мала кам'яного покриття. У 1880 р. в місті було забруковано 36 верств доріг. Міська влада Сум, як і Харкова вимагала від домовласників за свій кошт облаштувати під'їзди до своїх будинків. Для цього домовласникам продавали браковану або бувшу у вжитку тротуарну плитку. З неї вони повинні були зробити мостки через стічні канами і облаштувати виходи до тротуарів [9, арк. 22]. У 1899 р. влада повітового міста на згадані потреби (будівельні матеріали та роботу) витратила 6225 руб. У Чернігівській губернії навіть губернське місто до 1870 р. не мало кам'яних мостових. Існували спеціальні люди (носії), які заробляли гроші, переносючи людей через грузькі місця. І хоча вперше питання викладання вулиць і мостових у Чернігові обговорювалося в 1859 р., але реальне втілення розпочалося у 70-х роках ХІХ ст. [10, с. 110]. Спочатку брак муніципальних коштів призвів до пропозиції по введенню нових податків, але це виходило за рамки компетенції думи. Враховуючи фінансові можливості муніципальна влада почала роботу по упорядкуванню центральної частини Чернігова у 1879 р. (Базарна площа, Богоявленська і Богуславська вулиці). Підрядник зобов'язувався не лише впорядкувати вулиці, а й протягом двох років після завершення робіт стежити за їх станом, а в разі потреби ремонтувати [11, с. 718]. До кінця 1879 р. підрядник упорядкував 33846 кв. саж. центральної частини Чернігова. Муніципальна влада витратила на це 29459 руб. За два роки в місті впорядкували 6167 кв. саж. доріг. Це коштувало місцевій владі 48 559 руб. (40 190 руб. – за матеріали, 8369 руб. – за виконання робіт [12, арк. 390]. Роботи по забруківці вулиць, крім Чернігова, проводилися лише у Глухові, Ніжині, Конотопі та Новгород-Сіверському. При введенні Положення 1870 р. у Глухові було забруковано 7397 кв. саж., а до кінця 70-х років ХІХ ст. – ще 2956 кв. саж. міських вулиць. Витрати управи на ці потреби становили 27957 руб. 65 коп. (19301 руб. 87 коп. – за матеріали, 8655 руб. 73 коп. – за роботу) [13, с. 391]. В Ніжині завдяки зусиллям міського голови купця 1-ї гільдії Павла Федоровича Кушакевича була облаштована кам'яна мостова – під'їзний шлях до Ніжинської станції на Курсько-Київській залізниці (6 верст) [14, арк. 20-21]. З 1877 р. зусиллями муніципальної влади було забруковано центральну частину Новгород-Сіверського. В Конотопі ями на вулицях були засипані хмизом (1 кв. саж. гаті коштував місту від 2 до 3 руб.). В інших повітових містах робота по облаштуванню вулиць зводилася до прибирання сміття. Наприклад, управа в Острі вважала, що забрукування вулиць не потрібно, тому що місто розташовано на високому і сухому місці. Мглинська управа звітувала, що “мостових в г. Мглин нет и не было” [15, с. 15].

Міська влада Полтави у 1871 р. за прикладом інших регіонів почала залучати домовласників до облаштування вуличних доріг і тротуарів. Брукувати почали з головних вулиць (Новобазарна вулиця). Крім грошей домовласників дума Полтави прийняла рішення про використання коштів отриманих від коробочного та свічного зборів на брукування доріг [16, с. 2]. З 1872 р. постановою полтавської думи натуральна повинність на згадані

потреби була переведена у грошову (був затверджений спеціальний податок). Муніципальна влада губернського міста планувала закінчити замощення вулиць у 1877 р. на ці потреби в разі потреби передбачалося взяти кредити. У повітових містах та містечках Полтавської губернії самоврядні структури часто були у скрутному фінансовому становищі, але й вони намагалися проводити облаштування вулиць. Наприклад, міська дума Кременчука з початку 70-х років XIX ст. починає вести роботу у цьому напрямку. Брукуванню сприяв той факт, що міська влада мала у своєму розпорядженні каменоломні. Вони постачали у необхідній кількості граніт не лише для замощення повітового міста, але й задовольняли потреби Києва, Катеринослава та інших населених пунктів. Менш успішно проблему брукування доріг вирішувала міська влада Кобеляк, Гадяча та інших міст губернії.

Наступною важливою проблемою, яку вирішували міста з часу їх появи було водопостачання, вивіз сміття і боротьба з епідеміями. Збільшення міської населення, часті епідемії змушували муніципалітети вирішувати згадані проблеми використовуючи досягнення науки і техніки. В кінці XIX – на початку XX ст. лише поодинокі міста Лівобережжя мали водогони, а мешканці більшості населених пунктів брали воду у річках або колодязях. У 33 містах зазначених губерній головним джерелом води були річки (Кременчук, Конотоп, Гадяч, Ніжин, Пирятин, Ізюм та інші). Колодязі, як головне постачання води були у Глухові, Глинську, Богодухові, Хоролі та інших містах (всього 22). Часто в населених пунктах одночасно використовували річкову і колодязну воду для потреб населення [17, с. 196, 198, 202]. В залежності від свого фінансового становища міські самоврядні структури з різним успіхом вирішували дану проблему.

У Харкові ідея будівництва водогону обговорювалася з кінця 40-х років XIX ст., але всі спроби закінчилися невдачею. Після запровадження Положення 1870 р. новостворені самоврядні структури знову повернулися до згаданої проблеми. У грудні 1872 р. дума сформувала спеціальні комісії (фінансову і технічну), які повинні були підготувати відповідну документацію і знайти підрядчика. Через два роки міська дума погодилась на концесійному варіанті водогону. У 1878 р. міська влада підписала контракт з підприємцями К. Диллем та А. Рейсом на будівництво водогінної системи. Їм надавалося виключне право експлуатувати системи протягом 45 років. Права на новобудову потім перейшли до інших підприємців, які неодноразово судилися з муніципальною владою стосовно якості виконаних робіт. Але у 1881 р. водогін у Харкові було відкрито [18, с. 147-151].

У інших містах та містечках губернії використовувалася річкова і колодязна вода. Наприклад, у Сумах населення споживало колодязну і річкову воду. Для запобігання поширення хвороб міська дума зробила спробу впорядкування даної справи. За рішенням управи водовози міста повинні були зареєструватися у відповідній комісії, отримати номер, прикріпити його на свою бочку. В залежності від того звідки вода (з річки або з колодязя) бочки фарбувалися у відповідний колір (зелений або червоний колір). В місті функціонували також приватні і громадські колодязі. Міська влада віддавала перевагу так званім абісінським колодязям. Витрати на один колодязь обходився міській владі від 341 до 720 руб. в разі використання машин та іншого обладнання один колодязь коштував до 1268 руб. (платня машиністу – 300 руб., ремонт насосної станції – 100 руб., механізмів – 150 руб., керосин для двигунів та освітлення – 337 руб. 50 коп., вугілля для опалення та приготування їжі – 80 руб.) [19, арк. 24, 97 зв., 168 зв., 185 зв.].

Холерна епідемія 1872 р. змусила Чернігівську думу обговорити питання створення водогінної системи. Було проведено тендер на будівництво водогону і за його результатами

розглянуто пропозицію російських інженерів і англійських промисловців. Однак ця перша спроба створити водогін закінчилася нічим. Лише у квітні 1875 р. дума повернулася до цього питання. Концесію на будівництво водогону отримав шведський інженер Лаурель. За результатами воду вирішили брати з урочища Яловщина. Роботи тривали до 1880 р. [20, с. 1-3]. Водогін почав працювати з 15 січня 1881 р. (машинний зал, запасний резервуар, 3 надвірних водорозподільних крана і 870 погонних сажених магістральних труб). Однак з початком роботи водогону проблема безперервного постачання води населенню не була вирішена. Тому у 1880 р. в Чернігові воду постачали: водовозні міські команди (8 парокінних бочок); 10 водовозів-промисловців; 80 кінних бочок, що належали домовласникам. Але під час весняних розливів в місті чистої питної води не вистачало. Колодязі не могли допомогти вирішити проблему, бо вода в них була неякісною [21, арк. 10].

У повітових містах губернії питання водозабезпечення вирішувалось по різному. В них взагалі не піднімалося питання про будівництво водогонів. В залежності від фінансових можливостей муніципальні органи збільшували кількість колодязів, слідкували за чистотою природних водойм (чистили) і намагалися регулювати підвіз чистої питної води. Водовозний промисел існував лише в Конотопі – тут працювали 6 водовозів. Найбільш складною ситуація з водопостачанням була в Ніжині. Чистка річки, де населення брало воду, коштувало б приблизно 100 000 руб. Самоврядні органи таких коштів не мали, що змушувало ніжинців (30 000 чол.) пити солону воду з колодязів [22, арк. 4].

Полтавська дума 1872 р. створила спеціальну комісію, що провела конкурс на кращий проект водогону. Переміг у конкурсі проект англійського інженера Гардельстана. Під його керівництвом було збудовану водогінну систему (8 верств), яка мала потужність 30 тис. відер води на добу. Але потреби міста у 1874 р. ця система вже не задовольняла [23, с. 3]. Лише у середині 90-х років XIX ст. після звернення у 1896 р. полтавського губернатора О. Бельгардта при міській думі була створена комісія для вирішення даної проблеми. Після цілого року роботи члени водопровідної комісії прийняли ряд принципових рішень. По – перше, водогін повинен належати міській владі. По – друге, кошти на будівництво місто отримувало через позики. Міська влада звернулася до уряду, щоб отримати позику і не чекаючи коштів розпочала роботи по будівництву. Будівництво нової системи водопостачання (на 70-80 тис. відер води) було закінчено у 1900 р. [24, с. 71].

Кожне місто намагалося знайти свій рецепт вирішення проблеми водогонів при фінансовій скруті. Так, у Чернігові, паралельно з практикою, коли муніципалітет сам проектував і намагався самостійно побудувати центральний водогін з 80-х років XIX ст. робилися спроби активного залучення коштів міського населення для вирішення даної проблеми. При бажанні замовника і на його кошти до осені підводилася вода. Кожний “абонент” міг отримати лише певний обсяг води (на 3 руб. 50 коп.). Якщо замовник перевищував ліміт, то за перші два порушення сплачував штраф по 15 руб. Наступне порушення могло призвести до повного відключення від системи водопостачання. Однак, слід відмітити, що така практика водопостачання не набула популярності у місті. У 1887 р. абонентами вищезгаданої системи стало 9 домовласників, у 1892 р. – 27 (при загальній чисельності населення Чернігова близько 17 тис. чол.). На початок 1892 р. міська влада витратила на будівництво водогону 135 579 руб. (95 579 склали міські кошти і пожертви громадян). Загальна сума витрат на будівництво системи водопостачання у Чернігові за період 1892–1900 рр. склала 66 300 руб. (близько 90 % з яких складала позика Міністерства внутрішніх справ). А загальні видатки становили 201 879 руб. (з них 98 300 руб. – позика

міністерства, 66 392 руб. – кошти міста, 37 187 руб. надавав міський банк).

Скрутне фінансове становище міських самоврядних структур ставало часто вирішальним чинником, що стримував будівництво сучасних систем водопостачання. Полтавщина не була виключенням. Так, дума Кременчука на початку 70-х років почала обговорювати згадану проблему. Вважаючи, що водогін повинен належати міській владі дума відмовилася від концесійної ідеї будівництва, яку запропонував владі Дюбуа. У 1875 р. за браком коштів дума була змушена відновитися від проекту, що був запропонований компанією Лондонського торговельного дому “Гарплестон і Комп.” [25, с. 82]. У 90-х роках XIX ст. міська дума схвалила проект водогону автором якого був професор Харківського технологічного інституту А. Єнша. Однак бажання влади побудувати водогін за рахунок лише позик затягнуло цей процес до 1909 р.

Отже, завдяки зусиллям муніципальних структур спостерігалися певні позитивні зрушення у вирішенні проблеми водопостачання в містах Лівобережжя і Слобожанщини. Але загальна картина залишалася досить невтішною.

Досить важливою для успішного життя міст була діяльність в санітарно-епідеміологічному напрямку. Низький рівень знань в галузі боротьби з інфекціями, дорогі або малоефективні ліки, відсутність належної кількості кваліфікованих кадрів – все це лише ускладнювало діяльність муніципальних органів у даній сфері. Загальний аналіз діяльності міських суспільних управлінь в Чернігівській губернії засвідчує, що останні недостатньо зробили по санітарному оздоровленню міст. В жодному місті думи не розробили і не прийняли комплексних програм з даного питання. Розроблялися і приймалися лише окремі постанови для вирішення окремих завдань. Але відсутність контролю за виконанням рішень дум часто мінімізувало позитивні наслідки діяльності органів міського самоврядування. Лише у Чернігові і Сосниці були прийняті санітарні правила. В жодному місті Чернігівської губернії не піднімаються питання будівництва каналізації. Найбільш поширеним методом очищення міст був вивіз сміття за межі міста. У Чернігові сміття та нечистоти вивозилися за кошти домовласників (особливо активно весною). Нечистоти з площ, вулиць, дворів та інших місць вивозилися на розташовані поблизу міста поля і береги р. Стрижня. Загибли під час епідемій худобу вивозили за рахунок муніципалітету у спеціальні могильники поблизу міста. З 1871 р. в губернському місті на санітарні потреби витрачено 170 руб. ½ коп., а в 1880 р. витрати сягали 1200 руб. [26, арк. 107].

У місті була сформована депутатська санітарна комісія (очолив гласний І. Ладога), яка здійснювала контроль за санітарним станом міста. Для перевірки чистоти міста проводилися спеціальні рейди. В разі невиконання санітарних вимог на порушників накладався штраф (від 3 до 25 руб.) або їх заарештовували (під час арешту порушники працювали на громадських роботах) [27, арк. 325]. Окремо перевірялися установи, пов'язані із зберіганням, переробкою і продажем продуктів харчування. Загроза харчових отруєнь та інших інфекційних хвороб спонукали органи міського самоврядування виділяти можливі кошти на вирішення зазначеної проблеми. Наприклад, у 1873 р. Чернігівський муніципалітет виділив 50 руб. власникам м'ясних лавок на придбання найпростіших дезинфікуючих засобів (мідного купоросу і вапна) [28, с. 159].

У Харкові дискусія щодо будівництва каналізаційної системи точилася двадцять років. Завдяки зусиллям міського голови (І. Голеніщев – Кутузов) та місцевим фахівцям (проф. А. Шимков та інженер – технолог М. Салтиков) почався новий етап вирішення проблеми. В кінці 1897 р. міська дума прийняла рішення викупити 100 десятин землі поблизу Харкова

(с. Жихорь) під будівництво каналізаційної станції. Однак, лише у 1911 р. міська влада перейшла від обговорень до будівництва. Але до того часу проблема вивозу відходів залишалась і викликала часті суперечки у місті. Гостроту проблеми ілюструє лист губернатора Харківської губернії князя А. Кропоткіна до управи, в якому йшлося "... про необхідність крім прийняття обов'язкових для мешканців постанов перейти до конкретних справ, щоб такі частини міста, що утримуються за його рахунок: площі, вулиці, бійні і особливо найняті за міські кошти приміщення для військ з наявними відхожими місцями утримувалися у постійній чистоті..." [29, арк. 3]. У 1873 р. міські нечистоти вивозилися на звалище над Білгородським шляхом (недалеко від місця масових гулянь, яке в народі отримало назву "Сокольники"). Залишені таким чином нечистоти після дощів (особливо весною і восени) разом з дошовою водою з пагорбів звалища поверталися у місто і посилювали небезпеку епідемії. Особливо від цих стічних вод страждали мешканці Сумської вулиці (центр міста) і учениці Інституту шляхетних дівчат та жіночого спархіяльного училища. Представники міської громади та чиновники муніципальних структур пропонували різні рецепти вирішення даної проблеми. Одні пропонували вивозити сміття і нечистоти за межі міста у спеціальні місця, які були розташовані у низинах (на так званій Урал – долина за містом). Інші спираючись на передовий світовий досвід пропонували проводити сортування сміття з подальшим спаленням у печах. Рідкі ж нечистоти вилучати з міста через каналізаційну систему.

На теренах Харківської губернії міста та містечка за відсутності каналізаційних систем намагалися слідкувати за систематичним очищенням помийних ям. Влада Лебедина та Сум вважала, що бродячі собаки поширюють епідемії, тому і вела з ними боротьбу. За міські кошти для боротьби з собаками купувався отруту і наймалися люди, які вели облік дворових собак та знищували бродячих [30, арк. 7]. Влада Сум витрачаючи щорічно на дезінфекцію та вивіз відходів з усіх міських будівель 550 руб. навіть не ставила питання про будівництво каналізації. Маючи обмежені фінансові можливості самоврядні структури Сум сконцентрували увагу на вирішенні інших проблем. Велася активна робота по впорядкуванню торгових місць та базарних площ. Будувалися нові криті павільйони і реконструювали старі. На облаштування громадських боєн і місця утримання худоби муніципальна влада Сум у 1897 р. виділила 2407 руб. 24 коп. також влада виділила кошти на 5 громадських бань та купалень [31, арк. 146 зв., 184 зв.]. Окремим напрямком роботи міської влади був контроль за якістю продукції на базарах. У 1890 р. в місті починає працювати станція перевірки якості продуктів. У Сумах навіть планували купити машину, яка б могла мити вулиці, збирати сміття та виконувати інші роботи, але постійна фінансова скрута не дозволила запровадити нову техніку (ціною 3525 руб.) [32, арк. 37, 70-101].

Важливим питанням санітарії міст муніципальні структури вважали відповідний рівень облаштування міських боєн. На Полтавщині міська влада шукала свої шляхи вирішення даної проблеми. Так, дума Кременчука 29 вересня 1871 р. своїм рішенням відкрила бійниці для великої рогатої худоби за межами міста (у с. Крюків). Таким чином, міська влада робила спробу запобігти можливим епідеміям у місті. У самому ж Кременчуці вже існуючі бійні були обладнані невеликою рейковою дорогою (довжиною 1 версту) для вивезення відходів за межі виробництва у спеціальні ями. Таке технічне нововведення обійшлося місту у 26006 руб. [33, с. 2].

Проблема санітарії міст вирішувалася досить повільними темпами з декількох причин. Освітній рівень міського населення і членів муніципальних структур був низький, що часто вело до недостатнього розуміння необхідності вирішення нагальних потреб міста.



Скрутне фінансове становище дум і управ було додатковим стримуючим фактором. Відсутність чітких планів міст і перспективних проектів розбудови часто заводили муніципалітети у глухий кут у пошуках зручних і вільних ділянок під будівництво асенізаційних систем. Вимоги часу спонукали місцеву владу вирішувати проблему освітлення міст. Необхідність безпечного руху транспорту, міського населення, а також зовнішнє оформлення населених пунктів посилювали гостроту питання. Ступінь вирішення даної проблеми був ще гірший, ніж справа з водоогоном.

У Харкові газове освітлення починається з 1871 р. Згідно із заключним контрактом з міською владою цю роботу розпочала компанія “Діксон і К”. компанія встановила у губернському місті 100 ліхтарів, що працювали на зрідженому газі. Крім чавунних ліхтарів у місті були прокладені комунікації і побудовано газовий завод. Компанія на 50 років отримала право освітлювати Харків. Після закінчення даного терміну все обладнання (ліхтарі, комунікації, завод) переходили у власність міста [34, с. 232]. Слід відзначити, що на початку ХХ ст. ситуація з освітленням Харкова залишалася майже на рівні 70-х років ХІХ ст. З 1895 р. у губернському місті починають використовувати також і електричне освітлення. Приємною несподіванкою для населення став той факт, що електричні ліхтарі (згідно з контрактом) почали встановлювати з окраїн. Це позитивно вплинуло на повсякденне життя громадян.

Але зазначені нововведення майже не вплинули на життя повітових міст і містечок губернії. Там продовжували користуватися ліхтарями, що працювали на керосині. Так, у Сумах в 1899 р. функціонувало 290 ліхтарів, які в середньому за 10 місяців роботи обійшлися міській владі у 3314 руб. [35, арк. 98 зв.].

Газове освітлення не було запроваджено в жодному місті Чернігівської губернії. Лише в 6 містах: Чернігові, Глухові, Городні, Сосниці, Ніжині і Новгород – Сіверському – використовували керосинові ліхтарі для освітлення вулиць. Але їх загальна кількість не відповідала потребам міста. До запровадження Положення 1870 р. вуличне освітлення існувало лише у Чернігові та Глухові. У Чернігові кількість ліхтарів за десять років самоврядування збільшилося з 158 до 275. Освітлення вулиць тривало продовж 9 місяців на рік. В кожному місяці в продовж повнолуння (12 днів) ліхтарі не включалися. Освітлення міста тривало з 17-20 години вечора до 2 години ночі. На утримання освітлювальної системи чернігівська управа витратила 420 руб. У Глухові кількість ліхтарів з 1870 по 1880 рр. збільшилася з 71 до 12, а витрати на їх утримання збільшилися з 213 руб. до 438 руб. [36, с. 386]. У Городні і Стародубі тільки починалась робота з освітлення міст. В 1880 р. в першому місті встановили 40 ліхтарів, в другому – 130 (на утримання ліхтарів в Стародубі управа витратила 800 руб.). Завдяки ініціативі муніципалітету справа вуличного освітлення починає вирішуватися у Новгород-Сіверському. Там встановили 25 ліхтарів на Губернській і Глухівській вулицях. З 1875 р. самоврядні органи Ніжина також починають займатися даною проблемою. Згідно постанови міської управи, кожен домовласник повинен був перед своєю садибою встановити стовп з ліхтарем і освітлювати вулицю впродовж усієї ночі. Була визначена і відстань між ліхтарями (200 саж.). В інших містах губернії системи освітлення взагалі не було (наприклад, в Борзні був лише один ліхтар на подвір'ї пожежної команди). З 1895 р. ліхтарне освітлення з'являється у посадах Добрянки та Климів, з 1896 р. – Митьківка, з 1899 р. – Свяцьке. Кількість встановлених ліхтарів на пряму залежала від фінансових можливостей влади. В кінці ХІХ ст. освітлення існувало в 14 повітових містах, 1 заштатному (з 4) і 5 посадах (з 15). З кожним роком збільшувалися витрати міст на освітлення вулиць і площ.

Управління освітлювальною мережею здійснювалось управами. Вони призначали депутатів, які за рахунок міського бюджету наймали робітників і керували їх роботою. Ліхтарники, згідно з розробленими графіками, регулювали роботою освітлювальних пристроїв. В кожному місті норми розташування і освітлення диференціювалися залежно від категорії вулиць: в центрі ліхтарі розміщувалися частіше, ніж на околицях. Зростання попиту в містах на ліхтарі вело до їх збільшення, що посилювало в свою чергу фінансову скруту муніципалітетів. Так, у 1899 р. в Ніжині міська управа утримувала 16 ліхтарів, а у 1900 р. ще 7. міська влада прагнула залучити кошти городян для купівлі та обслуговування ліхтарів (бажано сучасних моделей). У 1890 р. дума Ніжина обговорювала пропозицію про організацію централізованого освітлення, яка надійшла від нафто – газового товариства. Комерсанти пропонували використовувати конденсований газ у ліхтарях. Товариство просило виділити безкоштовно землю (30 кв. саж) під газову станцію і оплатити нові моделі ліхтарів (по 9 руб. за кожний). Запропонована новинка дозволяла зменшити на 10 % витрати на освітлення міста. Після закінчення терміну концесії (20-25 років) вся освітлювальна система повинна була перейти у власність міста. Через високу собівартість від проекту міській владі довелося відмовитися [37, арк. 1-3].

У 1889 р. міська влада Чернігова обговорює питання по запровадженню в місті електричного освітлення. З ініціативи депутата П. Цвета дума створила спеціальну комісію для вивчення даної пропозиції. В цей же час міській владі було запропоновано ще один проект освітлення міста (механіка М. Зюкова). Останній проект передбачав певне нововведення. М. Зюков обіцяв освітлювати в першу чергу ті вулиці на які б отримував замовлення від населення та підприємців. За попередніми підрахунками проект коштував би місту 6 тис. руб., експлуатація самої мережі 2540 руб. на рік. Автор проекту брав на себе зобов'язання утримувати ліхтарі у робочому стані за свій рахунок при міській дотації у 500 руб. на рік [38, арк. 29–30]. Створена електрична компанія “Зюков і К” отримала в оренду на 12 років приміщення водогінної станції, яке було переобладнане у електростанцію. Залучивши кошти місцевих підприємців та приватних абонентів(98) компанія утримувала 27 ліхтарів у місті. У 1900 р. Чернігів мав два види освітлення: електричне (у центрі) і газове (400 ліхтарів).

Але більшість міст зазначених губерній в першу чергу через фінансові проблеми могли дозволити собі лише незначну кількість газових ліхтарів на вулицях, що негативно позначалося на побуті пересічних громадян.

Розвиток ринкових відносин сприяв запровадженню на виробництві і в побуті останніх науково-технічних новинок, що позитивно впливало на повсякденне життя мешканців міст Російської імперії. У другій половині XIX ст. у багатьох містах зазначених регіонів муніципальна влада робить спроби впорядкування вже існуючої транспортної системи. Великі міста намагалися також вкласти кошти у розвиток нових видів транспорту. Так, у Харкові міська влада почала обговорення питання створення “конки” у 1878 р. 31 травня 1882 р. міська дума заключила договір на будівництво “конки” з бельгійським підприємцем Бонне і французьким банкіром Едуардом Отле. З самого початку робіт підприємці постійно порушували умови угоди (використовуючи неякісні матеріали і не дотримуючись графіка будівництва). У 1884 р. думська комісія відмічала, що замість двох колій на вулицях укладалася одна, використовувалися неякісні рейки, а також лінії “конки” не доводилися до кінцевих зупинок. Так, лінія по Старомосковській вулиці була недобудована на 40 саж. У 1885 р. комісія звітувала, що Сумська і Москалевська лінії також не відповідають попередньому проекту. Постійна критика міської влади змусила

Бонне і Отле передати побудований об'єкт Бельгійському товариству Харківських коннозалізничних шляхів (яке за чинним законодавством не мало права їм володіти). В результаті тривалих переговорів у жовтні 1893 р. місто заключило угоду з товариством. Однак, пізніше з'ясувалося, що замість передбачених 17,5 верств шляхів місто отримало 14 верст 280 саж. [39, с. 15]. У 1899 р. дума Харкова вперше починає обговорювати проблему необхідності будівництва у місті трамвайних ліній на електричній тязі. Гласний П. Твердохлібов виступав за най скоріше позитивне вирішення даної проблеми. Але бажання муніципальної влади розширити за власний кошт транспортну систему Харкова зіштовхнулося з опором монополіста у цій сфері (Бельгійського товариства), яке намагалося різними засобами завадити або затягнути нове будівництво. Представники товариства почали вести з містом переговори для отримання права на концесію. Переговори тривали до 1901 р. і закінчилися невдачею, але будівництво було затримано [40, с. 161]. Невдачі концесій з іноземцями стали частим явищем у містах. Це змусило Міністерство внутрішніх справ спеціальним циркуляром № 41 у 1896 р. рекомендувати міським суспільним управлінням відмовитися від концесій і шукати власні кошти для вирішення міських проблем. Саме таким шляхом пішла влада окремих міст. У Кременчуці в 1890 р. функціонувала лінія “конки”, яка забезпечила перевезення будівельних матеріалів та інших вантажів з каменоломні до вокзалу. Через шість років дума заключила угоду з підприємцем Поляковим про будівництво трьох ліній “конки” (по вулицях Катерининській, Олександрівській, Херсоно-Київській) [41, с. 41].

Крім вищезгаданих видів транспорту в містах зазначених губернії продовжувало розвиватися візництво. Міська влада намагалася навести лад в роботі візників. Так, у Сумах муніципальна влада реєструвала візників і зобов'язувала їх дотримуватись розроблених правил. Більш яскраво робота у цьому напрямку зафіксована у документації органів самоврядування Чернігівщини. Відповідні документи засвідчують, що візники мали свою ієрархію. Серед них найбільший інтерес викликали “ваньки”, “живейші” і “лихачі”. “Лихачі” мали добрих коней і екіпажі. “Ваньки” керували підводами з поганими кіньми (часто селяни з навколишніх сіл, які приїздили за підробітком). “Живейші” займали середню позицію між першими двома категоріями візників [42, с. 145]. Усі візники були зобов'язані реєструватися у міських управах і отримати ліцензію – дозвіл на свою діяльність. Кожний візник повинен був обслуговувати лише певні вулиці і отримувати плату згідно існуючих і затверджених тарифів. Візник, кінь і сам транспорт регулярно перевірялися. Вони повинні були бути здоровими і технічно безпечними. У випадку, коли візник був п'яний, одягнений не по формі, брав більшу плату за проїзд, то на нього могли накласти штраф або навіть заборонити займатися візництвом. Для більш ефективного контролю за діяльністю перевізників міська влада заохочувала обрання серед останніх старост, які координували співпрацю міської влади і візників. Така схема співпраці існувала у більшості міст зазначених губерній. Також слід відмітити, що взимку кількість візників була більшою, ніж влітку. Це підтверджує думку про те, що у даному промислі активну участь приймали селяни з навколишніх сіл. В 1900 р. лише у Глинську, Зінкові, Зміїві, Недригайлові, Сосниці і Старобільську так і не було створено системи міського транспорту. Але попри усі вищезгадані проблеми необхідно зазначити, що навіть такі скромні результати у вирішенні транспортної проблеми позитивно впливали на повсякденне життя мешканців міст.

Наступною важливою проблемою, яку намагалися вирішити муніципалітети, була нічна охорона міст. До реформи 1870 р. це питання було у компетенції поліції. Після

запровадження Положення поліція, посилаючись на фінансову скруту, нестачу кадрів та перевантаженість, робить спроби перекласти цю роботу на міську владу. Поліція, як правило, забезпечувала чергування у центрі міст, а іншими районами пропонували слідкувати нічним сторожам (тобто за кошти міста). Кожне місто шукало свої шляхи вирішення даної проблеми. В окремих містах нічна охорона була віднесена до натуральної повинності. У такому випадку місто ділилося на квартали. Кожний квартал мав свого старосту, який складав графік чергувань [43, арк. 44]. Пересічні мешканці міст виконували дану повинність без бажання. Такі “охоронці” часто не з’являлися на роботу або раніше її залишали, вимагали за її виконання плату та інше. Мізерна ефективність таких чергувань змусила міську владу замінити натуральну повинність грошовою. Наприклад, у Чернігові міська влада найняла 31 охоронця, заробітна плата яких становила 2 232 руб. на рік. У Сумах муніципалітет щорічно сплачував сторожу 144 руб за охорону торговельної площі. Лебединська управа сплачувала 96 руб. на рік селянину Філіпу Васильченко за охорону міських посадок [44, арк. 8]. Права та обов’язки сторожів були чітко регламентовані міською владою. Вони мали спеціальні жетони та свистки. Ідея охорони громадського порядку була активно підтримана в окремих містах мешканцями. Городяни і меценати фінансували міську владу у вирішенні даної проблеми. У Новгороді-Сіверському власники торговельних лавок погодилися сплачувати по 30 руб. на користь міста (ці кошти йшли на нічну охорону торговельних площ). Але цей приклад не набув масового поширення. У зазначених губерніях розвинутою була переважно регіональна торгівля і кількість заможних городян у більшості міст була незначною. Тому міське населення, як правило, не мало коштів на сплату додаткових податків. Також, не була реалізована ідея створення спеціальної міської поліції (у Сумах та інших містах), яка повинна була б займатися і даним питанням.

Потреби часу вимагали від муніципальної влади розуміння необхідності телефонізації міст. Як правило, в містах згаданих губерній створення телефонної мережі брав на себе приватний капітал. Муніципалітети намагалися підтримати слушні на їхню думку пропозиції. Так, у Сумах в 1896 р. міська дума дозволила безкоштовно використовувати свої телеграфні стовпи для проведення декількох телефонних ліній (в тому числі і до земства). Щорічно місто виділяло 50 руб. на утримання існуючих ліній [45, арк. 25]. В Ніжині у 1892 р. міською управою були встановлені перші телефонні апарати на вокзалі та інших найважливіших міських установах. Створення міської телефонної мережі розпочалося у 1895 р. Абонентська плата на рік коштувала 75 руб., що суттєво стримувало телефонізацію міста [46, арк. 20, 26, 35-37]. В інших повітових містах і містечках ситуація була схожою. У губернських центрах телефонізація відбувалася більш швидкими темпами, що було пов’язано з кращим фінансовим становищем частини населення.

Подальший розвиток промисловості і посилення урбаністичних процесів у другій половині XIX ст. гостро поставили перед міськими самоврядними структурами екологічне питання. Навіть діяльність дрібних та середніх підприємств на Чернігівщині, Полтавщині та Харківщині все більш негативно впливали на навколишню природу. Великі ж підприємства Харкова були “найбільшими лідерами” у цій справі. Існуючі у достатньо значній кількості в той час підприємства по обробці шкіри, дерева і особливо – чавуноливарні, миловарні, салотопні, цукрові та інші заводи не мали очисних споруд. Промислові відходи підприємств разом з міськими нечистотами сприяли виникненню і поширенню певних хвороб. Залишки виробничої діяльності забруднювали повітря, річкові та ґрунтові води. Ці шкідливі елементи негативно впливали на людський організм. Статистичні звіти

лікарень засвідчують збільшення захворювань, пов'язаних з діяльністю нирок, нервової системи, печінки, органів дихання та серцево-судинної системи.

У 1872 р. під час боротьби з епідемією холери на Чернігівщині студент-практикант Київського університету звітував, що в процесі бродіння і розкладу заводських решток створюються сприятливі умови для розмноження епідемічних “міазмів”, які збуджували повальні епідемії, в тому числі і холеру [47, с. 14]. У 80–90-х роках ХІХ ст. міські лікарі все частіше визнають факти існування професійних хвороб. Екологічні проблеми негативно впливали на життєвий рівень населення. Спостерігаються знищення міських лісів, забруднення водойм, знищення рибних запасів та інше. Органи міського самоврядування, розуміючи гостроту проблеми, включалися до її вирішення. В першу чергу муніципалітети намагалися проводити роботу по озелененню міст. Сади, сквери, алеї, парки створювалися 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. Велика кількість зелених насаджень відігравала роль легенів і покращувала якість повітря. Також проводилася робота по збереженню існуючих міських лісів (існувала спеціальна охорона). Велику увагу муніципалітети змушені були приділяти охороні і збереженню водних ресурсів. Водойми в межах міст відчували на собі негативний вплив міського життя (в першу чергу виробничої діяльності). Для зменшення шкідливих викидів у водойми міська влада приймала різні постанови, що забороняли таку практику. Наприклад, спираючись на постанову Міністерства внутрішніх справ (1872 р.) “Про будівництво та експлуатацію промислових підприємств” Клинцівська дума у 1887 р. видала положення “Про заборону спускати у р. Туросну неочищені промислові стоки” [48, арк. 412]. При наявності коштів у міста муніципалітети робили спроби очищення водойм. Але головною причиною малих успіхів у цьому напрямку діяльності було скрутне фінансове становище та інколи недостатнє розуміння гостроти існуючої проблеми.

Таким чином, можна зробити висновок, що найбільших успіхів у сфері благоустрою органи міського самоврядування досягли в губернських містах. Більшість повітових міст і містечок не мали таких значних досягнень. Головними причинами такої диспропорції можна вважати: низький освітній рівень переважної більшості городян і представників міської влади, які не завжди розуміли нагальні потреби міст і шляхи їх вирішення, скромні фінансові можливості міст, значну кількість податків і накопиченні недоїмки. Одночасно не слід штучно зменшувати досягнення самоврядних інституцій по благоустрою міст зазначених губерній, які позитивно вплинули на повсякденне життя городян.

Неоднозначність результатів діяльності міського самоврядування у другій половині ХІХ ст. вимагає подальших досліджень на всеукраїнському і регіональному рівнях. Заслужують на особливу увагу такі питання: формування нових соціальних груп в містах, вплив буржуазних реформ на повсякденне життя міського населення і участь останніх у вирішенні нагальних потреб міст.

#### *Використана література:*

1. Багалеї Д. И., Миллер Д. П. История города Харькова за 250 лет его существования (1655–1905). – Х., 1993. – Т. 2. – 982 с.; Конисский Я. Обзор деятельности Городской Думы за 1871–1882 гг. – К., 1883; Фесенко И. К. К вопросу о реформе городских общественных управлений. – Х., 1890; Щелкин М. Опыты изучения общественного хозяйства и управления городов. – М., 1882; Петров Н. В. Материалы для истории Харьковской городской думы и городского хозяйства Харькова за 25 лет, с 1871 по 1896 г. – Х., 1896. – Вып. 2.

2. *Зайончковский П. А.* Кризис самодержавия на рубеже 1870–1880 гг. – М., 1964; Його ж. Российское самодержавие в конце XIX столетия (политическая реакция 80-х – начала 90-х годов). – М., 1970. – 444 с.; Ясиевич В. Е. Архитектура Украины на рубеже XIX–XX века. – К., 1988; Нардова В. А. Городское самоуправление в России в 60-х – начале 90-х годов XIX века. – Л., 1984. – 257 с.; Її ж. Самодержавие и городские думы в России в конце XIX – начале XX века. – СПб., 1994; Лаптева Л. Е., Шутов А. Ю. Из истории земского, городского и сословного самоуправления в России. – М., 1999. – 198 с.
3. *Антонов А. Л., Маслийчук В. Л., Парамонов А. Ф.* История Харьковского городского самоуправления. 1654 – 1917. – Х., 2004. – 192 с.; Шара Л. Природоохоронна діяльність муніципальних структур придесення у 70–90-х рр. XIX ст. // Сіверянський літопис. – 2001. – № 2. – С. 31-35; Її ж. Міське самоврядування на Чернігівщині: десять років діяльності (1871–1880 рр.) // Сіверянський літопис. – 2000. – № 4. – С. 31-38; Чорний Д. М. По лівий берег Дніпра: проблеми модернізації міст України (кінець XIX – початок XX ст.) – Х., 2007. – 301 с.; Раковський Л. Е. Чернігівське міське самоврядування і упорядкування міста в II пол. XIX ст. // Проблеми історичного і географічного краєзнавства Чернігівщини. – Чернігів, 1995. – Вип. 3. – С. 33-40; Головки О. М. Харківське міське самоврядування у 1893–1917 роках: Автореферат ... дисс. канд. іст. наук. – Х., 1997. – 18 с.
4. Первая всеобщая перепись населения Российской империи. 1897. – СПб., 1903 – 1905. – 1100 с.
5. Записка сенатора А. Половцова о состоянии общественного управления в городах Черниговской губернии. – СПб., 1882. – Ч. II. – 506 с.
6. Державний архів Сумської області (далі ДАСО). – Ф. 1. – Оп. 1. – Спр. 36.
7. Гордеенко Е. Харьковское городское самоуправление, нужды его и недостатки, состояние общественного хозяйства и промыслов г. Харькова. – Х., 1883. – 123 с.
8. *Лейбфрейд А. Ю., Полякова Ю. Ю.* Харьков. От крепости до столицы: Заметки о старом городе. – Х., 1998. – 268 с.
9. ДАСО. – Ф. 1. – Оп. 1. – Спр. 24.
10. Тридцатилетие деятельности черниговского городского общественного управления: 1870–1900 гг. – Чернигов, 1901.
11. Свод постановлений черниговской городской думы от 1871–1883 гг. – Чернигов, 1883. – 812 с.
12. Державний архів Чернігівської області (далі ДАЧО). – Ф. 128. – Оп. 1. – Спр. 14460.
13. Записка сенатора А. Половцова о состоянии общественного управления в городах Черниговской губернии. – СПб., 1882. – Ч. II. – 506 с.
14. Відділ Державного архіву Чернігівської області в м. Ніжин (далі ВДАЧОН). – Ф. 340. – Оп. 1. – Спр. 131.
15. Записка сенатора А. Половцова о состоянии общественного управления в городах Черниговской губернии. – СПб., 1882. – Ч. II. – 506 с.
16. Полтавские губернские ведомости. – 1871. – № 25. – С. 2-3.
17. Города России в 1904 году. – СПб., 1906. – 365 с.
18. Современное хозяйство города Харькова (1910–1913). – Х., 1914. – 203 с.
19. ДАСО. – Ф. 1. – Оп. 1. – Спр. 24.
20. Верзилов А. Краткий очерк истории черниговского водопровода. – Чернигов, 1899. – 156 с.
21. Російська національна бібліотека м. Санкт-Петербург (далі РНБ). – Ф. 600. – Спр. 1806.
22. Там само. – Арк. 4.
23. Полтавские губернские ведомости. – 1874. – № 1. – С. 3-4.
24. Єрмак О. П. Історія обласного підприємства “Полтававодоканал”. До 100-річчя заснування Полтавського міського водопроводу 1900 – 2000. – Полтава, 2000. – 198 с.
25. Весь г. Екатеринослав. Справочная книга на 1898–1905 гг. – Екатеринослав, 1905. – 342 с.
26. РНБ. – Ф. 600. – Спр. 1730.
27. ДАЧО. – Ф. 127. – Оп. 23. – Спр. 1428.
28. Свод постановлений черниговской городской думы от 1871–1883 гг. – Чернигов, 1883. – 507 с.
29. Державний архів Харківської області (далі ДАХО). – Ф. 45. – Оп. 1. – Спр. 685.
30. ДАСО. – Ф. 252. – Оп. 1. – Спр. 18.
31. ДАСО. – Ф. 1. – Оп. 1. – Спр. 36.
32. ДАСО. – Ф. 1. – Оп. 1. – Спр. 10.
33. Полтавские губернские ведомости. – 1874. – № 55. – С. 2-4.
34. Современное хозяйство города Харькова ...
35. ДАСО. – Ф. 1. – Оп. 1. – Спр. 36.
36. ДАЧО. – Ф. 128. – Оп. 1. – Спр. 14460.
37. ВДАЧОН. – Ф. 340. – Оп. 1. – Спр. 421.

38. ДАЧО. – Ф.127. – Оп. 1. – Спр. 1510.
39. Известия Харьковской городской думы. – 1908. – № 10. – С. 101-102; № 12. – С. 15-16.
40. Известия Харьковской городской думы. – 1908. – № 11. – С. 165-167.
41. Молоків-Журавський П. П., Нечаєв М. М., Рождественський С. М. Кременчук (короткий довідник). – Кременчук, 1929. – 213 с.
42. Федосюк Ю. Что непонятно у классиков или энциклопедия русского быта XIX в. – М., 1998. – 260 с.
43. Центральний державний історичний архів м. Київ. – Ф. 442. – Оп. 57. – Спр. 208.
44. ДАСО. – Ф. 1. – Оп. 1. – Спр. 36, Ф. 252. – Оп. 1. – Спр. 18.
45. ДАСО. – Ф. 1. – Оп. 1. – Спр. 24.
46. ВДАЧОН. – Ф. 340. – Спр. 1744.
47. Раковський Л. Е. Вплив капіталістичної цукрової промисловості Чернігівської губернії на оточуюче середовище та його соціальні наслідки // Проблеми історичного і географічного краєзнавства Чернігівщини. – Чернігів, 1999. – Вип. 4. – С. 11-16.
48. ДАЧО. – Ф. 146. – Оп. 1. – Спр. 8.

### **А н н о т а ц и я**

*Раскрываются основные направления деятельности органов городского самоуправления по благоустройству городов Черниговской, Полтавской и Харьковской губерний во второй половине XIX в.*

**Ключевые слова:** органы городского самоуправления, губернии, благоустройство.

### **A n n o t a t i o n**

*The article deals with the main directions of the activity of the local self – governments as to the improvements in Chernihivska, Poltavska and Kharkivska provinces in the second part of the XIX th century.*

**Keywords:** organs of town self-government, provinces.

**Ветров І. Г.**  
**Національний педагогічний університет**  
**імені М. П. Драгоманова**

## **З ДОСВІДУ ВІДРОДЖЕННЯ ЕКОНОМІКИ ДЕЯКИХ ЄВРОПЕЙСЬКИХ КРАЇН ПІСЛЯВОЄННОГО ПЕРІОДУ**

*У статті аналізується досвід відродження економіки деяких європейських країн післявоєнного періоду.*

**Ключові слова:** економіка, європейські країни, Друга світова війна, наслідки.

Серед найважчих наслідків Другої світової війни для України – катастрофічні руйнування промислових об'єктів та всієї інфраструктури. Відбудова й реінтеграція економічного потенціалу республіки загальносоюзний ВПК розпочалась відразу після вигнання ворожих військ з промислово розвинених регіонів. Головним завданням при цьому ставилося забезпечення діючої армії зброєю, боєприпасами й спорядженням, що визначало характер всієї економічної політики в цілому й, спрямування фінансових потоків, співвідношення акцентів у відродженні окремих галузей, розподілі трудових ресурсів та вирішенні соціальних питань зокрема.

Одержавши лише чотири роки для мирного відновлення господарського комплексу радянське керівництво наприкінці 40-х років втягнулося у виснажливу “холодну війну” та “гонку озброєнь”, що десятиліттями сформувало специфічні підходи до розв'язання соціально-економічних проблем. Взяти на себе роль донора-рушія “соціалістичної