

Старина. – 1896. – № ЛІІІ. – Июнь. – С.369-379.

61. Рігельман О.І. Літописна оповідь про Малу Росію та її народ і козаків узагалі. – К., 1994. – 767 с.

62. Филарет. Историко-статистическое описание Черниговской епархии // Прибавления к Черниговским Епархиальным Известиям. – 1863. – № 20. – 15 октября. – С.657-672.

63. Шафонский А. Черниговского наместничества топографическое описание. Изд. М.Судиенко. Ч.1-2. – К., 1851. – 302 с.

64. Миллер Д.П. Архивы Харьковской губернии // Труды Харьковского предварительного комитета по устройству XII Археологического съезда. – Т.2. – Ч.1. – Харьков, 1902. – С.301-320.

65. Ситий І. Любеч та його округа у 1726 р. // Сіверянський літопис. – 1995. – №4. – С.42-68.

66. Вечерський В. Що знайшов академік Рибаків // Старожитності. – 1992. – Ч.8. – С.8.

67. Радишевський Р., Свербігуз В. Іван Мазепа в сарматсько-роксоланському вимірі високого бароко. – К., 2006. – 552с.

68. Корицкий Л. Краткие исторические, статистические и этнографические сведения о м.Любеч // Черниговские губернские ведомости. – 1854. – №37. – Часть неофициальная. – С.255-267.

69. Л-ий А. Старинная пристань Северной земли // Черниговские губернские ведомости. – 1903. – №3282. – С.1.

70. Милорадович Г.А. Любеч и его святыня. – СПб., 1905. – 105 с.; ил.

---

## *Любов Шара*



### **КОМУНАЛЬНЕ ГОСПОДАРСТВО ЧЕРНІГОВА: З ІСТОРІЇ РОЗВИТКУ**

#### **(електрифікація міста, упорядкування вуличної мережі)**

Будівництво водогону в Чернігові наприкінці ХІХ ст., про що йшлося у попередній красназвчій розвідці, було важливим кроком у напрямку розвитку комунальної сфери. Водночас її рівень значною мірою визначається ще двома невід'ємними компонентами - зовнішнім освітленням та упорядкуванням дорожнього полотна транспортних комунікацій. Функціональне призначення зовнішнього освітлення, з одного боку, має утилітарний характер – забезпечує достатню видимість, необхідну для безпеки руху транспортних засобів і пішоходів, комфортність проживання городян, а з іншого – естетичний. У вечірній і нічний час освітлення підсилює архітектурно-художнє оформлення населеного пункту (до речі, саме ця особливість зовнішнього освітлення інтенсивно використовується в сучасних містах). Прагнучи підкреслити велич архітектурного ансамблю древнього міста, місцева влада й приватні підприємці (але вже з іншою метою, передусім рекламною), не шкодуючи коштів, активно встановлюють освітлювальні пристрої. Інша річ, що рівень культури громадян часто не дозволяє помилуватися красою нічної підсвітки.

Чернігів останньої третини ХІХ ст., звісно, не мав потужних пристроїв нічного освітлення. Відомо, що у ХVІІІ ст. міське самоврядування виділяло гроші на утримання кількох ліхтарів, розміщених біля приміщень державної адміністрації. Красу нічного Чернігова можна було побачити лише у святкові дні, коли в небі спалахували тисячі вогнів ілюмінацій. На їх придбання з бюджету виділялася кругленька сума, оскільки упродовж року купували не менше 10 тис. площок. Станом на 1845 р., у місті було встановлено 97 вуличних ліхтарів [1, с.4]. Дореформене самоврядування зобов'язувалося виділяти гроші на їх експлуатацію, хоча всі необхідні розпорядження щодо освітлення видавалися губернським правлінням. Більше того, ліхтарі працювали за спеціально складеним графіком, запаливалися і гасилися у визначений час залежно від пори року. Цікаво, що графік узгоджувався міністерськими чиновниками, котрі, як згадував В. Хижняков, адаптували його до умов Санкт-Петербурга, не врахувавши того,

що в Чернігові не буває "білих ночей" [2, с.78-79]. Будинки заможних городян освітлювалися так званими "лампами-блискавками", резервуар яких наповнювався спиртом-денатуратом. Прості жителі Чернігова користувалися свічками і газовими лампами [3, с.5].

До реформування виборного управління в 1870 р., тобто протягом 25 років, кількість освітлювальних пристроїв лишилася сталою. Дума, сформована за новим Міським положенням, отримала у розпорядження ті ж 97 ліхтарів. Потім ситуація почала змінюватися. Протягом десяти років виборне управління встановило 178 ліхтарів. Розміщувалися вони на головних вулицях — Шосейній і Борисоглібській — на відстані 200 сажнів один від одного, на інших вулицях відстань була більшою [4, арк. 380]. Контроль за функціонуванням освітлювальної мережі покладався на виборні органи: один із призначених депутатів наймав ліхтарників для регулювання її роботи і проведення необхідного ремонту.

Освітлювальні пристрої були примітивними: газові ліхтарі, вмонтовані на стовпах. За світловою потужністю вони поділялися на десятилінійні з 9 світильниками та п'ятилінійні — з 4-ма. Потужніші десятилінійні встановлювалися, як правило, у центрі, п'ятилінійні — на околицях. Працювали вони упродовж 9 місяців. Запалювалися із настанням темноти: у зимові місяці з 5-6 год., весняні — з 7-8 год., осінні — з 5-7 год., гасилися близько другої години ночі [5, арк.26]. Улітку, як бачимо, місто не освітлювалося, не горіли ліхтарі й 12 днів поспіль, коли місяць був у повні (економили).

Таке примітивне освітлення, безумовно, не задовольняло населення. По мірі розвитку Чернігова, розширення його території постала потреба шукати шляхи вдосконалення і покращання освітлювальної системи, тим паче, що в інших губернських містах уже функціонували електричні станції. У 1889 р., коли виборні інституції більш-менш забезпечили централізоване водопостачання населення (будівельні роботи ще тривали, існувала проблема фінансування, але водогін працював), депутат П. Цвет запропонував збудувати електростанцію. Він вважав, що цілком можливо реалізувати дану ідею. У розпорядженні міста є старе приміщення водогінної станції, розташоване на Богуславській вулиці (в районі Семінарського (Білого) мосту через Стрижень), його варто лишень переобладнати. У фінансовому плані це обійдеться 200 руб., не більше, на експлуатацію станції витрачатимуть приблизно по 2 тис. руб. на рік. Така пропозиція видалася думцям слухною, було вирішено створити комісію, яка б ретельніше все обміркувала і склала план-кошторис [6, с.112].

Майже в той же час до управи звернувся механік телеграфного відомства М. Зюков, який запропонував свій проект електрифікації Чернігова. Він пообіцяв за відповідну плату встановити 20 електричних ліхтарів по лінії від приміщення думи до Вознесенської церкви і від міського бульвару до богоугодного закладу. Електростанцію можна влаштувати у тому ж таки приміщенні водогінної станції, забезпечивши її новим обладнанням. Його кошторисом передбачалося 6 тис. руб. на технічне устаткування, 2540 руб. на утримання електросистеми, у тому числі виплату заробітної плати обслуговуючому персоналу і по 500 руб. щорічно М. Зюкову за нагляд та ремонт електромережі [7, арк.28, 29]. На перший погляд, ідея варта уваги. Органи самоврядування повинні тільки виділяти необхідні гроші, решта проблем поточного характеру буде вирішуватися механіком. Та депутати на засіданні, що відбулося 7 травня 1892 р., винесли вердикт — відхилити проект. Він досить дорогий. Проте рішення думи не зупинило М. Зюкова на шляху до мети. Буквально через рік, у 1893 р., він вдруге звернувся до виборного управління, але вже з іншим міркуванням. Механік попросив дати йому в оренду занедбане приміщення водогінної станції на 10 років. Він самотужки зробить там переобладнання і розпочне електрифікацію міста. Натомість органи самоврядування отримуватимуть, окрім ренти за станцію, по 1,5 руб. за кожен встановлену лампочку. Депутати пристали на такі умови [7, арк.30].

М. Зюков відразу ж зайнявся переобладнанням водогінної станції, придбав

необхідне обладнання, провів підготовчі роботи. Електрифікація Чернігова розпочалася з приміщення міської думи, що цілком закономірно, згодом установили ліхтарі на мосту через Десну. У 1895 р. з'явилися 2 електроточки потужністю 1200 свічок на Гімназійній і Соборній площах (оплату здійснили за рахунок установ, розміщених там), 2 – у міському саду [8, с.17] та 10 - уздовж Богоявленської і Шосейної вулиць (спонсорами виступили тамтешні мешканці). За кожен ліхтар підприємець отримував по 100 руб., сплачуючи, як і домовилися, по 1,5 руб. до бюджету. На таких же умовах М. Зюков проводив електричне освітлення до приватних будинків. Протягом двох років абоненти замовили 58 освітлювальних пристроїв [1, с.4]. Дещо пізніше вони з'явилися на Московській вулиці (5 шт.), але оплата за їх монтування зросла до 125 руб. [9, арк.2]. Попит зазвичай породжує зростання ціни.

Електричні ліхтарі, звісно кращі, ніж гасові, але невдовзі населення почало скаржитися на малу потужність. Підприємець пояснював це браком коштів для ефективного функціонування електростанції. Утім, людей, які заплатили за товар, цікавила його якість, а не причини її погіршення. М. Зюков, враховуючи, що зобов'язався 10 років обслуговувати ліхтарі, тобто фактично дав гарантію, почав шукати спосіб покращити матеріальну базу для нормальної роботи електростанції. Єдиним виходом, на його думку, була організація спільного товариства. Компанійоном М. Зюкова став підприємець Губер, котрий спеціалізувався на реалізації технічного обладнання, в першу чергу парових машин. У червні 1896 р. була створена компанія, яка отримала назву "Зюков і К" і статус юридичної особи зі стартовим капіталом 45 тис. руб. Тоді ж чернігівська управа дозволила їй користуватися приміщенням старої водогінної станції орендним способом протягом 12 років, хоча юридично не оформила контракту. Сума річної ренти становила 800 руб. [10, с.1]. Власники компанії купили для електростанції додатково паровий котел, парові машини і три динамо-машини. Однак далі справи не пішли успішно. Компанія фактично не мала прибутків, оскільки попит на електричні лампочки зменшився. Наявні не вдовольняли власників, городяни продовжували скаржитися на слабку потужність освітлювальних пристроїв, а отже, говорячи сучасною мовою, підприємець та його компанія мали лише хорошу антирекламу. Та, в принципі, й електрифікація - недешеве задоволення. Встановити на вулицях лампочки за 125 руб. могли з потугами тільки в складчину або шляхом фінансування з боку державної, земської чи іншого характеру організацій.

Усе напруженішими ставали відносини між компанією та органами самоврядування. Останні мусили реагувати на скарги населення і ввели штраф: за кожен непрацюючий ліхтар керівництво компанії повинно було платити по 50 коп. Щоправда, особливого контролю з боку управи не спостерігалось, а тому штрафи бралися рідко. Водночас М. Зюков наполягав на офіційному оформленні контракту про експлуатацію компанією приміщення водогінної станції, власне на тоді електростанції. Дума ж постійно відтягувала остаточне рішення. Її позиція пояснювалася суто прагматичними міркуваннями в інтересах міста. Якби погодилися на контракт, то електростанція, як раніше планувалося щодо водогону, утримувалася б концесійним способом (так наполягав М. Зюков). Думці на таке не пристали. Навпаки, в 1898 р. міський голова Н. Рудін запропонував депутатам викупити електростанцію. Коштів у бюджеті малувато, значна сума боргу за водогін, але господарський спосіб експлуатації електростанції кращий. Гласні звернулися до керівників компанії, пропонуючи продати станцію, але отримали категоричне "ні". На той момент "Зюков і К" уже вели перемовини про купівельну угоду з підприємцем І. Конфельдом [11, с.13]. Тоді управа ризикнула – таємно розпочала переговори з І. Конфельдом, пообіцявши надати йому концесію на викуплену ним електростанцію. Було обговорено в загальних рисах умови домовленості. Планувалося встановити концесійний термін – 45 років із правом викупу електростанції містом через 10 років. У другому десятиріччі, якщо цього

не станеться, підприємець буде сплачувати в місцевий бюджет по 1% від річного валового прибутку, у третьому — по 2%, у четвертому — по 2,5%, а останні 5 років — по 3%.

Підприємець пообіцяв встановити додатково 13 ліхтарів і в перспективі прокласти трамвайну лінію, ініціювавши новий вид міського транспорту. Трамвайна лінія мала проходити по трьох напрямках: від вокзалу до богоугодних закладів, від лавки Свечнікова до міського саду по Богоявленській і Московській вулицях, по Гончарній вулиці та Олександрівській площі. Плата за проїзд варіювалася рівнем обслуговування. Пасажири першого класу купе платили 6 по 7 коп., 2-го класу — по 5 коп., для учнів знижки — вартість квитка 3 коп. При пересадці ціна проїзду зменшувалася 6 на 20%, за вантажі — по 2 коп. з пуда. Вкажемо, що можливість мати трамвай зіграла чи не вирішальну роль при голосуванні депутатів за концесію з І. Конфелем. Підприємець також пообіцяв дати 10 тис. руб. застави: 5 тис. руб. до підписання концесії і 5 тис. руб. — після.

Органи самоврядування надіслали концесійний договір до Міністерства внутрішніх справ для погодження. Тамтешні чиновники внесли деякі корективи. Вони вимагали зменшити строки концесії до 40 років і скласти окремі угоди про експлуатацію електростанції та будівництво трамваю [11, с.115, 116].

Про переговори між І. Конфелем і міською владою Чернігова дізнався М. Зюков. Він відразу ж подав скаргу на ім'я губернатора, наголошуючи на "нечесній грі" виборного управління. Його компанія, несучи збитки, продовжує освітлювати місто (завдяки фінансовій допомозі Товариства Києво-Воронезької дороги, яке асигнувало 2 тис. руб., встановили ще 10 електричних ліхтарів на центральній вулиці в напрямку до вокзалу [12, с.67]), а дума веде переговори за їхньою спиною, обіцяючи іншому підприємцю концесійну угоду, тоді як "Зюкову і К" чомусь відмовляє. Нам невідомо, якою була реакція губернатора, але знаємо про подальші кроки М. Зюкова. Очевидно, щоб покласти край домовленостям І. Конфеля і думи, він оголосив, що продасть електростанцію за 75 тис. руб. Для І. Конфеля така ціна виявилася завищеною. Він відмовився, план думи лопнув, як мильна бульбашка — ні електростанції, ні трамвая. На засіданні думи, що відбулося 23 жовтня 1899 р., частина депутатів уже схилилася до думки погодитися на концесію з "Зюков і К", але не набрала більшості для голосування. Вирішальним днем, що розрубав гордіїв вузол, стало 27 січня 1900 р. — компанія поставила ультиматум: або дума надасть концесію, або вона припинить електричне освітлення міста. Гласні, зібравшись на нараду, заслухали звіт членів управи, які проаналізували всі "за" і "проти" щодо концесійної угоди. У висновку зазначалося, що концесія місту не вигідна. Навіть після її завершення компанія не передасть безкоштовно у розпорядження самоврядування електростанцію. Чому б не спробувати знайти 100 тис. руб., за розрахунками депутатів, і не збудувати власну станцію. Обладнати її досконалішими машинами для економії електроенергії й експлуатувати господарчим способом. Позику можна взяти шляхом облігаційного займу, адже населення зацікавлене в електрифікації.

Думці погодилися з такими резонними аргументами членів управи й доручили їй сформувати комісію, щоб ще раз обміркувати пропозицію щодо власної електростанції. 9 лютого 1900 р. знову зібралася засідання думи, на якому, після доповіді голови комісії, ухвалили рішення подати клопотання про отримання позики.

"Зюков і К", дізнавшись про такі кроки органів самоврядування, різко змінили свою войовничість, налаштувавшись на переговорний процес щодо продажу електростанції місту. У них не було вибору. Збитковість об'єкта очевидна. Станом на 1900 р. загальна сума прибутку становила 2594 руб. 45 коп., а обсяги видатків на обслуговування — 2534 руб. 78 коп., тобто власники отримали чистого доходу 59 руб. 67 коп. Здоровий глузд керівництва компанії переміг. Відбулася низка зустрічей з представниками виборного управління, на яких обговорювали умови і, головне, ціну електростанції. Депутатам, котрі відчували себе господарями

ситуації, вдалося знизити суму викупу аж на 30 тис. руб. Замість 75 тис. руб., які М. Зюков просив у І. Конфельда, погодився продати за 45 тис. руб. 23 листопада 1900 р. міська комісія оглянула електростанцію і, здавалося б, нарешті повинні оформити угоду. Проте члени комісії доповіли думі, що вартість технічного обладнання значно нижча 45 тис. руб. Знову відклали підписання договору купівлі-продажу. У результаті затягування часу гласним вдалося виторгнути ще 6 тис. руб. Зрештою, 14 грудня 1900 р. відбулося юридичне оформлення придбання електростанції містом за 39 тис. руб. Із січня 1901 р. вся електрична система повністю контролювалася виборними інституціями [7, арк.31, 32]. На той час на станції працювали 3 парові машини, 6 динамо-машин і 3 парові котли. Вони виробляли електроенергію для 98 приватних абонентів (1 кВт-час коштував 23,9 коп. [13, с.25]) і 27 ліхтарів, встановлених на міських вулицях і площах [6, с.116].

Господарський спосіб утримання електростанції позитивно позначився на якісних показниках отриманого струму та кількості освітлювальних пристроїв. Упродовж трьох наступних років у Чернігові нараховувалося вже 48 [13, с.25] (за статистичними даними, взятими з "Города России в 1904 г.", - 43 [14, с.202]) вуличних ліхтарів, з яких 10 розміщувалися на вокзалі, 5 – на Красній площі і 3 – на Валу [13, с.25].

Зауважимо, що на початку ХХ ст. електричне освітлення почало з'являтися і в інших містах Чернігівської губернії. Зокрема, в 1901 р. (за іншою інформацією, в 1902 р., можливо, саме з цього часу станція почала виробляти електроенергію [15, с.1]) збудували електростанцію у Новгороді –Сіверському. Спонсором виступило повітове страхове товариство, очолюване В. Цепеницьким, яке виділило 87 тис. руб. для водонасвної станції, водогону та електростанції. Там встановили парову машину "Компаунд", два генератори постійного струму напругою 500 вольт, потужністю 60 кВт. Проте н.-сіверська електростанція, на противагу чернігівській, перейшла в розпорядження місцевого виборного управління тільки в 1915 р. [16, с.7].

Повертаючись до чернігівської електростанції, вкажемо, що вона, незважаючи на старання органів самоврядування, не могла відразу ж забезпечити повноцінне освітлення всього міста. На околицях Чернігова продовжували використовувати газові ліхтарі. Їх кількість поступово збільшувалася: на кінець ХІХ ст. нараховувалося 400 [11, с.207], у 1904 р. – 500 [14, с.202], у 1908 р. – 570 шт. [13, с.25] Обслуговувалися вони ліхтарниками, яких зазвичай управа наймала з с. Халявіна. Наголосимо, що охочих працювати було небагато, оскільки експлуатація газових світильників пов'язувалася з деякими труднощами: вони швидко загасали, їх доводилося засвічувати по декілька разів протягом ночі. Тому, якщо не вистачало вільнонайманих робітників, мусили залучати за дозволом начальника місцевої в'язниці арештантів.

Використання газових ліхтарів не багато поступалося у фінансовому плані електричним. Робота ліхтарників оплачувалася по 7-8,5 руб. щомісяця (влітку на 50 коп. більше), вартість газу коливалася у залежності від пори року, скажімо, у 80-90-х роках обходилася від 87 до 102 руб.(пуд газу коштував близько 5,75 руб. [8, с.17]). Довгий час постачальником пального був власник магазину Сачко. У нього купували газ оптом, у бочках до 30 пудів і зберігали їх у спеціальному пожежобезпечному приміщенні, збудованому в садку Олександрівського ремісничого училища [11, с.207]. Постійною статтею видатків була купівля скла, бо воно часто билася чи то місцевими шибениками, чи то поривами вітру. Намагалися використовувати дорожче, сподіваючись на кращу якість, але і його існування було нетривалим, більш ніж рік скло не слугувало. Щоб показати обсяги видатків на газове освітлення, наведемо такі показники: у 1870 р. загальна сума витрат становила 420 руб. [4, арк.380], у 1871 р. – 1323 руб. [13, с.24], у 1880 р. - 1430 руб. [4, арк.398], у 1884 р. - 1280 руб., у 1885 р. – 1322 руб., у 1886 р.- 1554 руб. [17, с.38, 52, 54], у 1894 р. – 2589 р., у 1905 р. - 3600 руб. [13, с.24, 25].

Таким чином, наприкінці ХІХ ст. завдяки зусиллям виборного управління у

Чернігові з'являється власна електростанція, збільшується кількість освітлювальних пристроїв на вулицях і площах, що в кінцевому результаті значно поліпшило зовнішнє освітлення міста.

Не менш вагомою складовою комунальної галузі Чернігова стало шляхове господарство. Вулична мережа, її якісні характеристики, передусім тип дорожнього полотна, безпосередньо корелюються з поняттями рівень санітарно-гігієнічного стану міста, його архітектурно-планувальної витонченості, естетичності зовнішнього вигляду.

До реформування міського самоврядування вулиці Чернігова були ґрунтовими, що не дозволяло забезпечувати належні умови безпечного руху транспорту і пішоходів. Як відомо, під дією природно-кліматичних факторів ґрунтова основа втрачає щільність і руйнується. Сам по собі ґрунт, будучи складною, динамічно змінною дисперсною системою, не має достатньої щільності, опору до дії природних чинників у плані зміни водно-теплового режиму, а отже, часто деформується, утруднюючи рух транспортних засобів і пішоходів. Особливо проблематичним пересування було весною та восени, в період дощів. За свідченням сучасників, наступало справжнє лихо, багнюка надовго перешкоджала рухові гужового транспорту, населення у такий час намагалося менше виходити з будинків. У Чернігові навіть з'явився новий вид підприємництва — перенесення через грузькі місця людей і багажу за відповідну плату. Користуючись моментом, місцеві винахідники таким способом намагалися заробити, зазвичай пропонуючи допомогу приїжджим. Ґрунтові дороги не забезпечували відповідних санітарно-гігієнічних вимог й за оптимальних кліматичних умов. Улітку на них утворювався товстий шар пилу, який не лише утруднював дихання, а й містив різноманітні хвороботворні збудники. Як правило, значна концентрація пилу накопичувалася у нижньому повітряному шарі, тобто в пішохідній зоні.

Усе це вимагало покращення дорожнього покриття. Чернігів все-таки губернське місто, тут була резиденція губернатора, час від часу приїздили високоповажні гості, зрештою проходили торгові комунікації, відбувалося передислокування військових частин. Той косметичний ремонт, що здійснювався, на кшталт заощення ямок фашинніком чи дерев'яними пластинами перед Красним мостом, будівництво на центральних вулицях мостових і тротуарів із дубових пластин, суттєвого покращення не давав. Отож, у 1864 р. тодішній губернатор князь Голіцин ініціював створення комісії, котра мала скласти план-кошторис заощення центральних вулиць міста і, головне, знайти джерела фінансування. На жаль, робота комісії не мала практичного продовження. Все обговорили, план-кошторис склали, але не знали, за який кошт його реалізувати. Фактично тільки на папері й залишилися згадки про комісію. Напередодні реформування органів самоврядування міський архітектор Березовський розробив і подав на розгляд думців проект будівництва мостової, однак його доля була аналогічною. Відсутність грошей, за офіційною версією, а мабуть, бажання, стали й цього разу на заваді упорядкування дорожнього полотна [6, с.135].

Депутати новообраної за Положенням 1870 р. думи також не полишали без уваги питання поліпшення стану міських вулиць і площ. 21 квітня 1871 р., обговорюючи поточні справи, член управи І. Ладога запропонував розпочати формувати стартовий капітал для брукування вулиць. Для цього, на його думку, варто запровадити збір із власників коней — 1 руб., корів — 50 коп., кіз, свиней — 25 коп., собак мисливських і кімнатних — у подвійному розмірі (стосовно кого подвійне оподаткування — не вказувалося). Натомість гласний В. Хижняков порадив стягувати податки з торговців, котрі, провозячи свій товар по вулицях, були, як ніхто інший, зацікавлені у їх належному стані. Оскільки подали дві пропозиції, то вирішили створити комісію, щоб вона все проаналізувала й доповіла на засіданні думи. На жаль, це рішення загубилося серед інших не менш важливих і нагальних проблем, які постали перед новою думою [18, с.22]. Можливо, визначальну роль зіграв той факт, що починання реформованих виборних

інституцій загальмовувалися міським головою й тими депутатами, котрі були переобрані за Положенням 1870 р., продовжуючи працювати за старою схемою: менше ініціатив - менше клопоту (мер Я. Селюк очолював органи самоврядування до реформи 1870 р. і залишився на посаді після неї). Такий висновок напрошується, коли аналізуєш практичні здобутки виборного управління. Майже всі важливі проекти були реалізовані в часи головування В. Хижнякова. Недарма його й переобирали тричі поспіль. Звісно, не хотілося б перебільшувати роль даної особи, бо, в принципі, відомості, які черпаємо з опублікованих Чернігівською думою матеріалів, занотовувалися для майбутніх поколінь у пору керівництва В. Хижнякова. Тому, допускаючи певну частину суб'єктивності в плані возвеличення його заслуг, водночас не можемо їх применшувати.

Отож із 1875 р., коли після чергових виборів змінився депутатський склад думи й мером обрали В. Хижнякова, проект брукування міських вулиць почав набирати реальних обрисів, хоча в перші роки теж виникали труднощі. У 1875 р. лише обговорили можливість збирання коштів на будівельні роботи. Вже згадуваний архітектор Березовський вкотре нагадав про свій план-кошторис 1869 р.; депутат П. Цвет висловив думку про організацію добровільних пожертвувань, до речі, першим і показав приклад, передавши до міського бюджету 100 руб. на брукування. Далі увага думців переключилася на будівництво водогону, про що йшлося вище. Власне, централізоване водопостачання загальмувало процес упорядкування транспортних комунікацій. Водогін на той момент був важливішим.

У наступному 1876 р. склали проект вимошування вулиць штучним бутом з цегли. Але для його отримання необхідно спочатку збудувати цегельний завод з гофманською піччю (вона коштує 1200 руб.) [6, с.136]. Якщо не знаходилося грошей на упорядкування вулиць, то на спорудження заводу – й поготів. Правда, у листопаді того ж року розпочали ремонт спуску на Лісковицю біля Єлецького монастиря. З бюджету виділили 769 руб., хоча справу не завершили, оскільки виникла нагальна потреба відремонтувати під'їзну дорогу до Десни. Осінь видалася дощова, ґрунтова основа розмилася, і водовози не могли доїхати до річки [18, с.514].

Нарешті 12 вересня 1878 р. дума створила депутатську комісію, яка розробила план заощення Базарної площі, Богоявленської, Богуславської і П'ятницької вулиць загальною площею 6418 кв. сажнів. Згідно з розрахунками, витрати повинні становити 45 тис. руб. (планували купити 434 куб. сажнів каміння по 75 руб. за куб та оплатити роботу) [6, с.137]. Фінансова база для втілення плану передбачалася. Не вся сума, та принаймні на перші кроки вистачило б: 11 тис. руб. zostалися у Чернігові як застава інженера Лауреля (нагадаємо, що він залишив 10 тис. руб., але з відсотками отримали ще одну тисячу) та 12 тис. руб. виділив громадський банк [6, с.137].

Оголосили тендер на поставку каміння – бруківки, так званого валунного каменю, буличнику чи іншої, схожої за структурою, породи. Потенційні постачальники повинні були подати зразки каміння (не менше 10 сажнів) для оцінки спеціалістами, найнятими управою. Якщо камінь будуть транспортувати водною артерією – Десною, то виборне управління виділить місце на березі річки, якщо сушею – у місті. Переможцю тендеру видається квитанція, за якою він зможе отримати гроші упродовж 7 днів після укладання угоди. Ті підприємці, в яких не куплять камінь, повинні вивезти його з міської території протягом 15 днів після оцінки комісією, інакше товар буде оподаткований. Визначався остаточний термін представлення зразків матеріалу – 15 серпня 1879 р. [18, с.673].

Відповідно до оголошених умов у Чернігів прибули торговці, і в результаті проведеної комісією оцінки представлених зразків визначили кращий. Його власником виявився підприємець Френкель з Новгород-Сіверського. Саме у нього й закупили 234 куб. сажень каміння за ціною дещо більшою, ніж передбачалося, - по 80 руб. за куб [18, с.680].

У березні 1879 р. дума затвердила план робіт щодо упорядкування дорожнього полотна. Передусім були визначені заходи щодо підготовки ґрунтової основи для

брукування. Робітники повинні вирівняти дорогу, засипавши всі виймки, зрівнявши підвищення, зробити розмітки ширини і висоти вимощування вулиць, нанести піщану масу товщиною 4 вершки, на яку потім викладати камінь. Власне, дорожньо-будівельними роботами передбачалося облаштування узбіч вулиці, вимощування її камінням, заповнення швів між ним й ущільнення бруківки. Бортові сторони зазвичай викладалися великим за розміром камінням (понад 18 см.), сама бруківка робилася з використанням приблизно однакового матеріалу — 14-18 см. Процес замощення проходив так. Наймані робітники сідали поперек вулиці на відстані 1-1,5 м один від одного, робили кельмою заглибини у піщаній основі і вставляли в неї камінь. За допомогою кіанки (спеціальний інструмент), ударяючи, рівняли його по висоті та ущільнювали трамбовкою (вага близько 20 кг). Щілини бруківки заповнювали кількома шарами дрібних камінців розміром 10-20 мм, піском й утрамбовували.

Керувати роботами повинен підрядник, його помічником мав бути десятник. Як гарантію виконаного обсягу робіт підрядник вносив до управи заставу, котра потім поверталася. Наголосимо, що заставу, як правило, управа клала на депозит у громадський банк. Після успішного завершення контракту, виконавець отримував заставу, а управа — дивіденди. Зарплатня підрядника залежала від кількості забрукованих сажнів. За 1 кв. сажень він мав отримувати по 1,45 руб. Після завершення робіт зобов'язувався здійснювати ремонт протягом двох років поспіль. Загальний контроль за брукуванням вулиць покладався на міського архітектора.

Оговорювався такий момент: якщо виникнуть труднощі з постачанням каміння, а отже, робітники та підрядник не зможуть працювати, міська влада буде виплачувати їм за кожен день по 50 коп., щоправда, їх можна буде залучати на громадські роботи.

Виконувати роль підрядника погодився С. Афанасьєв. Він пристав на дані умови органів самоврядування. Єдине, що за спільною згодою сторін змінили суму оплати за ті дні, які будуть неробочими через провину замовника. Замість 50 коп. управа зобов'язалася платити по 1 руб. Крім цього, встановлювався термін завершення робіт — 1 листопада 1879 р. [18, с.718].

Вирішили всі питання між виборним управлінням і підрядником, але підписання контракту довелося відкласти. Із Гродного, де перебував у справах депутат М. Маркельс, надійшла телеграма, в якій він повідомляв, що знайшов іншого підрядника зі сприйнятнішими для міста умовами. Тамтешній підприємець обіцяв забрукувати вулиці по 75 коп. за кв. сажень, що на 70 коп. дешевше. Звісно, це зацікавило депутатів, тому вони призупинили переговорний процес з С. Афанасьєвим і доручили М. Маркельсу домовитися зі спеціалістом із Гродного. Проте це йому чомусь не вдалося. Вимушені були відновлювати контакти з С. Афанасьєвим, і в травні того ж 1879 р. остаточно підписали контракт. Він не зазнав суттєвих змін, хоча внесли корективи у хід будівельних робіт. Зокрема, вказувалося, що по ходу впорядкування дорожнього полотна повинні зробити спеціальні лотки для стоку води. Населення мало стежити за їх чистотою, очищаючи від снігу і льоду у зимовий час. По обидва боки дороги запланували тротуари для пішоходів (41,2 аршин). Коли будуть проводитись підготовчі роботи для замощення, то проїзд по вулицях припиняється, крім Красного мосту — там постійно вільний [18, с.725].

Будівельні роботи розпочалися, однак були невдалими від самого початку. У липні їх довелося на кілька днів призупинити, оскільки підприємець Френкель не встигав із постачанням каменю. Вимушена зупинка не лише загальмувала роботи, а й змусила управу заплатити робітникам та підряднику, як і вказувалося у контракті, по 1 руб. за кожен неробочий день. Правда, робітників залучили до розмітки ширини і висоти дорожнього полотна на вулицях, які планували брукувати невдовзі.

Після вимушеного перепочинку відновили роботи. Замостили частину Базарної площі та Богоявленську вулицю. Упорядковуючи їх, міська влада



вирішила скористатися фінансовою допомогою городян, чиї садиби там розміщувалися. На них наклали одноразовий цільовий збір, що у сумі становив 486 руб. 24 коп. Невеликі, певна річ, гроші, але трішки компенсували витрати з бюджету [18, с.750, 770]. До кінця 1879 р. замостили також частину дороги до Красного мосту довжиною 3384,5 кв. сажнів [4, арк.389].

У наступному 1880 р. було забруковано повністю Базарну площу, частину Богуславської, Борисоглібської і П'ятницької вулиць (2782 кв. сажнів), що коштувало бюджету 20104 руб. 90 коп. Крім цього, було підготовлено до вимощування дорожнє полотно частково на Миколаївській (Поштовій), Воздвиженській, Богуславській вулицях, здійснено попередні роботи для упорядкування тротуарів на Богоявленській, Богуславській, Борисоглібській, П'ятницькій вулицях і Базарній площі. На ці роботи дума асигнувала 859 руб. Купуючи матеріал для тротуарів, депутати скористалися порадою підприємця Френкеля і придбали радичівський плитняк по 60 руб. за куб. сажень. Значно міцніший, ніж дошки, а за ціною — майже однаково.

У цілому, за два роки (1879-1880 рр.) тверде покриття зробили на 6172 кв. сажнях міських комунікацій, що обійшлося в 48564 руб. 12 коп. Із них 40195 руб. 33 коп. витратили на купівлю каміння і піску, 8368 руб. 79 коп. - на планувальні роботи та брукування [4, арк.390].

Надалі активність щодо упорядкування дорожнього полотна вулиць і площ Чернігова уповільнилася. По суті, потягом 1881-1887 рр. міська влада нічого не зробила, окрім того, що в 1883 р. придбала 3 куби каменю і то за досить високою ціною — 90-95 руб. за куб. сажень [6, с.138]. Бездіяльність у цьому напрямку пояснювалася кількома чинниками, але вони мали єдину основу — фінансову. По-перше, вся увага і зусилля були прикуті до будівництва водогону (про труднощі зазначалося вище), по-друге, лєвова частка бюджету поглиналася обов'язковими видатками, в першу чергу витратами на утримання поліції, розквартирування військових частин, що дислокувалися у місті, і, звісно ж, були інші потреби. Щоби відновити вимощування ґрунтівки у 1887 р. губернатор О. Анастас'єв навіть поставив питання про оподаткування населення. Таким способом він сподівався зібрати кошти на упорядкування мостових (зауважимо, що до 1879 р. в Чернігові не було кам'яних мостових. Лише Преображенську вулицю упорядкували за кошти Міністерства шляхів сполучення, оскільки вона є частиною Київсько-Московського шосе, що проходило через міську територію [4, арк.388]). Обміркувавши все, дійшли висновку про необхідність пошуку суттєвіших джерел доходів, ніж одноразові збори. Висувалася також ідея ввести натуральну повинність щодо ремонту та утримання бруківки городянами, проте вона не знайшла підтримки. Міська влада розуміла, що ліпше вимостити транспортні комунікації централізованим способом, найнявши фахівців, ніж це робитимуть мешканці Чернігова самостійно.

Зрештою, у 1888 р. виборне управління спромоглося віднайти гроші і продовжити замощення вулиць. Зокрема, упродовж року упорядкували частину П'ятницької, Стрітенської, Сіверянської, Мстиславської, Воздвиженської. Будівельні матеріали придбали у Новгороді-Сіверському по 75 руб. за куб каміння; підрядник, який займався брукуванням, погодився знизити ціну за роботу до 75 коп. за кв. сажень дорожнього полотна. Бюджет, закладений на 1889 р., дозволив вимостити по 1 кварталу на Олександрівській і Стрітенській вулицях, окрім цього, відремонтували мостові.

Не припинялися будівельні роботи й протягом 90-х рр. У 1891 р. забрукували Московську вулицю, у 1894-1899 рр. - Сіверянську, Богуславську, Олександрівську, Всеволодську, частково Святославську. В цей час інтенсивно використовували спонсорські кошти. Так, Товариство пароплавання по Дніпру і його притоках профінансувало брукування спуску повз гімназію до пароплавної станції. За гроші Спаського собору вимостили частину Соборної площі. Залучалися до такої справи й мешканці вулиць, що потребували

упорядкування. Скажімо, за рахунок добровільно зібраних коштів із жителів Воздвиженської і Бульварної вулиць ґрунтову основу останніх замінили на тверде покриття. У 1900 р. відремонтували мостові на головних вулицях Чернігова, спуск до Єлецького монастиря, через Лісковицю до Троїцького, частину Олександрівської площі [6, с.139]. Зазначимо, що в останні роки купували тверді породи для брукування не в Новгороді-Сіверському, а у Фастові Київської губернії [12, с.195]. Відповідно видатки на вимощування та ремонт доріг становили: 1898 р. - 1525 руб., 1899 р. – 19603 руб., 1900 р. - 21007 руб. Загальна сума витрат за три роки – 42135 руб. [6, с.140]. У середньому упорядкування одного сажня дорожнього полотна (мається на увазі підготовка основи, планування і брукування) великим камінням обходилося 6-8 руб., дрібним – 4-6 руб. У цілому протягом останньої третини ХІХ ст. було забруковано 8 вулиць із 29 наявних загальною площею 7 верст, на 18 вулицях зроблені мостові [19, арк.103]. Грошовий еквівалент даних робіт становив близько 90 тис. руб.

Викладений матеріал засвідчив позитивну роль чернігівського виборного управління у процесі становлення комунального господарства. Завдяки йому у місті було прокладено водогін, що дозволило здійснювати централізоване водозабезпечення населення, придбано електростанцію, в результаті чого газове освітлення почали змінювати на електричне, розпочато упорядкування дорожнього полотна транспортних комунікацій. Окремим об'єктом дослідження може стати господарська діяльність міського самоврядування в напрямку озеленення Чернігова та підтримання належного санітарно-гігієнічного стану як важливих складових комунальної сфери.

#### Джерела та література:

1. Полетун Н. Эту лампочку зажег не Ильич. К 100-летию электрического освещения улиц города // Черниговский полдень. – 1995. – 17 августа.
2. Хижняков В. Воспоминания земского деятеля. – П., 1916. – 134 с.
3. Пухтинский В. Дней минувших были и анекдоты. Воспоминания черниговского старожила // Черниговский полдень. – 1997. – 23 октября.
4. Державний архів Чернігівської області (далі – ДАЧО). – Ф.128. – Оп.1.- Спр.14460. – 571 арк.
5. Там само. - Ф.146. – Оп.1. – Спр. 8. – 369 арк.
6. Тридцатилетие деятельности Черниговского городского общественного управления. 1870 – 1901 гг. – Чернигов, 1901. – 1245 с.
7. ДАЧО. – Ф.127. – Оп.1. – Спр.1510. – 32 арк.
8. "Да буде світло!" – вирішила міська Дума // Чернігівські відомості. – 2006. – 18 жовтня.
9. ДАЧО. – Ф.127. – Оп.1. - Спр.1137. – 86 арк.
10. Черниговские губернские ведомости. – 1896. – 17 июня.
11. Отчет о деятельности Черниговского городского общественного управления за 1898 г. – Чернигов, 1900. – 216 с.
12. Очерк истории города Чернигова: 907 – 1907 гг. – Чернигов, 1908. – 71 с.
13. Руденок В. Наш Губернский хутор. – Чернигов, 2002. – 47 с.
14. Города России в 1904 г. – СПб., 1906. – 410 с.
15. Шопська Н. Вони засвічують вогні // Чернігівський вісник. – 1999. – 18 грудня.
16. 100 років тому в нашому місті засяяла перша електролампочка // Сіверський край. – 2002. – 26 січня.
17. Обзор Черниговской губернии за 1884 г. – Чернигов, 1885. – 67 с.; Обзор Черниговской губернии за 1885 г. – Чернигов, 1886. – 72 с.; Обзор Черниговской губернии за 1886 г. – Чернигов, 1887. – 70 с.
18. Свод постановлений Черниговской городской думы от 1871 – 1883 гг. – Чернигов, 1883. – 1270 с.
19. ДАЧО. – Ф.127. – Оп.31 в. – Спр.82. – 109 арк.