

DOI: [10.32702/2307-2156-2021.9.31](https://doi.org/10.32702/2307-2156-2021.9.31)

УДК 94 (477.8) «1900 – 1917»

*Я. П. Цецик,*

*к. і. н., доцент кафедри державного управління, документознавста та інформаційної діяльності, Національний університет водного господарства та природокористування  
ORCID ID: 0000-0002-2527-2155*

*В. І. Корбутяк,*

*к. т. н., доцент кафедри державного управління, документознавста та інформаційної діяльності, Національний університет водного господарства та природокористування  
ORCID ID: 0000-0002-2252-3801*

*Л. О. Маланчук,*

*к. е. н., доцент кафедри державного управління, документознавста та інформаційної діяльності, Національний університет водного господарства та природокористування  
ORCID ID: 0000-0002-6341-5639*

## **ОСОБЛИВОСТІ АНАЛІТИКО-СИНТЕТИЧНОЇ ПЕРЕРОБКИ АРХІВНИХ ДОКУМЕНТІВ ПРИ ДОСЛІДЖЕННІ РОЛІ ОРГАНІВ МІСЦЕВОГО САМОВРЯДУВАННЯ ВОЛИНИ У РОЗВИТКУ ІНФРАСТРУКТУРИ ПОВІТОВИХ МІСТ НА ПОЧАТКУ ХХ СТОЛІТТЯ**

*Ya. Tsetsyk*

*PhD in Historical Sciences,*

*Associate Professor of the Department of Public Administration, Documentation and Information Activity, National University of Water Management and Nature Management*

*V. Korbutiak*

*PhD in Technical Sciences,*

*Associate Professor of the Department of Public Administration, Documentation and Information Activity, National University of Water Management and Nature Management*

*L. Malanchuk*

*PhD in Economics,*

*Associate Professor of the Department of Public Administration, Documentation and Information Activity, National University of Water Management and Nature Management*

## **PECULIARITIES OF ANALYTICAL-SYNTHETIC PROCESSING OF ARCHIVAL DOCUMENTS IN THE STUDY OF THE ROLE OF LOCAL GOVERNANCES OF VOLYNYTHYCHIN VOLYNYSTHINE**

*На початку ХХ століття на українських землях, що перебували у складі Російської імперії спостерігалася активізація органів місцевого самоврядування у напрямі покращення інфраструктури міст. Ці тенденції не оминули й Волинську губернію. Більшість повітових міст приділяли значну увагу розвитку інфраструктури. Однак ті законодавчі обмеження,*

що існували в імперії часто гальмували їхню ініціативу. Всі значні проекти мали погоджувати з губернатором чи Міністерством внутрішніх справ.

Опрацювання архівних документів, які висвітлюють діяльність органів місцевого самоврядування дає змогу об'єктивно з'ясувати їхню роль у розвитку інфраструктури повітових міст Волинської губернії на початку ХХ століття.

При підготовці статті авторами враховано, що міста регіону перебували в неоднаковому фінансовому становищі, адже вони мали змогу виділяти кошти на благоустрій міст лише з власного бюджету, однак як свідчить аналіз документів вони часто не мали змоги виділяти значні кошти на ці потреби.

З'ясовано, що на початку ХХ століття органи місцевого самоврядування для вирішення багатьох ключових завдань з благоустрою міст залучали приватних інвесторів з якими укладалися концесійні угоди.

Враховуючи ситуацію, що була у регіоні на основі архівних документів детально проаналізовано ключові напрями діяльності органів місцевого самоврядування у даному напрямі.

Доведено, що органи міського самоврядування були змушені багато питань своєї діяльності узгоджувати з губернатором, а окремі питання вирішувалися на рівні центральних органів влади. Наявність названих бюрократичних процедур великою мірою гальмувала їхні ініціативи. Як свідчать документи багатьох потенційних інвесторів додатково перевіряли щодо їх політичної благонадійності. Однак навіть незважаючи на таку непросту ситуацію докладалися значні зусилля щодо покращення інфраструктури регіону. Багато планів було не реалізовано у зв'язку з початком Першої світової війни.

*At the beginning of the twentieth century in the Ukrainian lands, which were part of the Russian Empire, there was an intensification of local self-government in the direction of improving urban infrastructure. These trends did not bypass the Volyn province. Most county towns have paid considerable attention to infrastructure development. However, the legal restrictions that existed in the empire often hampered their initiative. All significant projects had to be agreed with the governor or the Ministry of the Interior.*

*Elaboration of archival documents that cover the activities of local governments makes it possible to objectively determine their role in the development of infrastructure of county towns of Volyn province in the early twentieth century.*

*In preparing the article, the authors took into account that the cities in the region were in a different financial situation, as they were able to allocate funds for urban development only from their own budgets, but analysis of documents often did not allow them to allocate significant funds for these needs.*

*This was due to the fact that the executive authorities approved the budgets of the cities of the region and first of all paid attention to the allocation of funds to finance the needs of state institutions in accordance with the law.*

*It was found that in the early twentieth century, local governments to address many key issues of urban development attracted private investors with whom concession agreements were concluded.*

*Given the situation in the region, on the basis of archival documents, the key areas of activity of local governments in this area were analyzed in detail.*

*It has been proved that the city self-government bodies were forced to coordinate many issues of their activity with the governor, and some issues were resolved at the level of central authorities. The existence of these bureaucratic procedures has greatly hampered their initiatives. According to the documents, many potential investors were additionally checked for their political credibility. However, despite this difficult situation, significant efforts have been made to improve the region's infrastructure. Many plans were not realized due to the outbreak of the First World War.*

**Ключові слова:** органи місцевого самоврядування; благоустрій; бюджет; губернатор; гласний.

**Key words:** *local governments; landscaping; budget; governor; public.*

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Питання пов'язані з дослідженням ролі органів місцевого самоврядування Волині у розвитку інфраструктури повітових міст регіону досліджені недостатньо. Окремі питання розглянуто у працях В. І. Бортнікова та С. Є. Антонової і Я. П. Цецика. Водночас низка питань залишаються недослідженими, авторами використано архівні документи, що зберігаються у Державних архівах Волинської, Житомирської, Рівненської та Тернопільської областей та матеріали періодичної преси.

**Постановка проблеми.** Зважаючи на необхідність об'єктивного аналізу особливостей діяльності органів місцевого самоврядування у різних регіонах нашої держави, доцільним є вивчення їх історичного досвіду у розвитку інфраструктури міст. Враховуючи ситуацію, що склалася на Волині на початку ХХ століття органи місцевого самоврядування докладали величезних зусиль для покращення благоустрою повітових міст. Однак, багато ініціатив так і не було вирішено через об'єктивні причини, насамперед початок Першої світової війни у результаті якої Волинь спочатку стала прифронтовою губернією, а з 1915 р. на її території велися активні воєнні дії, а органи місцевого самоврядування були змушені врегульовувати соціально-економічну ситуацію

**Метою статті** є дослідження ролі органів місцевого самоврядування у розвитку інфраструктури повітових міст Волині на початку ХХ століття.

**Виклад основного матеріалу.** Наприкінці ХІХ – на початку ХХ століть органи місцевого самоврядування значну увагу приділяли покращенню благоустрою міст. Так, у 1899 р. до Житомирської міської управи звернулися жителі з клопотанням, констатуючи, що впродовж останніх років у місті спостерігалось покращення добробуту. Збудували водопровід, з'явилися заасфальтовані тротуари, планували провести електричне освітлення та трамвайне сполучення тощо. Але у місті можна було прогулюватися лише бульварами. Біля Окружного суду знаходилася земельна ділянка, на якій можна було збудувати сквер. Міщани виявили бажання допомогти у приведенні бульварів та вищеназваної ділянки у «належний вигляд», запропонували організувати збір коштів на це, що й незабаром було реалізовано [8, 40-41].

У досліджуваній період потреби соціального та культурного поступу суспільства вступили у протиріччя з анахронізмом традиційного міста у зв'язку з чим центральні органи влади прийняли рішення від стихійного до комплексного і планомірного розвитку міст [2, 317]. У зв'язку з цим на багатьох засіданнях міських дум неодноразово порушувалися питання про доцільність проведення робіт щодо покращення інфраструктури міст, ремонту вулиць, мостів тощо. Зокрема, на одному з засідань міської думи Луцька розглядали питання про покращення місць для торгівлі сільськогосподарською продукцією. Це було зумовлено тією обставиною, що Покровська площа, де розміщувався міський ринок, на якому селяни навколишніх сіл реалізовували різноманітну продукцію, а місцеві пекарі хлібобулочні вироби, була непридатною для торгівлі цими товарами. Адже не було навіть столів, на які торговці могли б викласти свій товар, тому реалізовували його або з підвід, або з землі, що «викликало справедливе незадоволення обивателів м. Луцька» [1, 12].

Таким чином, наприкінці ХІХ на початку ХХ століття органи місцевого самоврядування Волині докладали значних зусиль для покращення інфраструктури повітових міст, але не завжди це вдавалось ефективно вирішити.

Так, у Рівному на Гауптвахтній вулиці впродовж багатьох років функціонувала Базарна площа на якій знаходилися рундуки в яких продавали продукти, фрукти та овочі тощо. Щоденно приїжджала «сотня й більше селянських возів зі свинями і різними птахами» яких привозили у місто для продажу. Площа не будучи забрукованою, а її майже не чистили від бруду «становила вірне джерело різноманітних бактерій». Власник міста князь Любомирський продав її Харону, а орган міського самоврядування був не в змозі «розпрощатися з брудною площею». Міський голова Бухович зібрав торговців й намагався їх переконати, щоб вони її забрукували власним коштом. Торговці «цілком резонно відповіли, що це стосується обов'язків міста і що місто не погоджується перенести базарну площу на вказане у плані 1898 р. місце» [12, 3]. Однак незабаром після зміни міського голови міста це питання вдалося врегулювати.

Варто відзначити, що органи міського самоврядування не завжди справлялися зі своїми обов'язками щодо покращення благоустрою міст. Міщани мали змогу з цих питань звертатися до губернатора, який відповідно до тогочасного законодавства контролював діяльність органів міського самоврядування і такі випадки були не поодинокими.

Так, житомиряни, що жили над р. Каменкою, звернулися до волинського губернатора з проханням в якому констатували, що у 1903 р. клопотали про виготовлення нової драбини та брукування проходу, що вів від Воздвиженського ринку до річки. Міська управа зробила драбину, але не подбала про брукування проходу який знаходився на глинистому ґрунті й не освітлювався. Просили губернатора допомогти врегулювати це питання [9, 16].

8 травня 1906 р. волинський губернатор інформував Губернське у міських справах присутствіє, що 17 листопада 1905 р. він зобов'язав Житомирську міську управу відремонтувати «розміту непридатну» вулицю Набережну вздовж р. Каменка, а про виконання його мали проінформувати [9, 18].

Ситуація з невиконанням робіт з благоустрою Житомира була пов'язана не стільки з небажанням органу міського самоврядування це робити, скільки зі складним фінансовим становищем губернського центру. Станом на 1 січня 1910 р. загальна сума боргів міста складала 329 544 крб. колосальну для того періоду суму. Як свідчить аналіз документів вона існувала до 1906 р. і ймовірно накопичувалася впродовж значного періоду, але стрімко зросла у 1905 р., коли отримані авансом на 1906 р. 65 000 крб. на розквартирування військ витратили впродовж 1905 р. на інші потреби. Частину платежів 1905 р. здійснювали за рахунок надходжень 1906 р. та наступних років [7, 1].

В окремих випадках рішення щодо благоустрою приймалося й органом міського самоврядування Житомира. Так, 21 і 22 квітня 1914 р. комісія з благоустрою міста оглядаючи Іванівську вулицю дійшла висновку, про необхідність її забрукувати з чим і звернулися до міської управи. Аналогічною ситуація була й з кількома іншими вулицями міста [11, 3].

На початку ХХ ст. повітові центри Волині значну увагу приділяли благоустрою міст. Так, у 1905 р. Луцька міська управа виділила 5 208 крб. на брукування вулиць міста. А вже, ще у 1903 р. у місті була лише одна брукована вулиця – головна Шосейна. Впродовж 1903 – 1905 рр. було забруковано ряд вулиць. У наступні роки цей процес продовжувався. Щорічно виділялися кошти, але багато питань з цього приводу вони були змушені погоджувати з губернатором [6, 57-58].

Отже, як бачимо органи місцевого самоврядування не завжди мали можливість покращувати благоустрій міст чи проводити нагальний ремонт через непросте фінансове становище. У зв'язку з цим інфраструктура повітових міст регіону розвивалася далеко неоднорідно. Ті населені пункти, що мали міцне фінансове становище мали змогу виділяти значні кошти на покращення благоустрою, ті ж, які їх не мали в силу різних обставин гальмували вирішення нагальних проблем. Часто лише завдяки втручання губернатора чи інших високопоставлених чиновників задовольнялися прохання жителів.

Одним із напрямів покращення благоустрою міст було залучення інвестицій. У 1914 р. у Рівненська міська дума запланувала будівництво трамвайних колій. Напередодні одна з англійських компаній подала до міської управи клопотання, про отримання дозволу на «власний страх і ризик на концесійних умовах» провести трамвайні лінії по всьому місту, від вокзалу до Шубківського військового полігону на 30 верст. Це окрім покращення сполучення у місті мало задовольнити потреби військових інтендантів, для перевезення до військового табору вантажів і військ. Міська управа розглянувши це клопотання передала його на розгляд міській Dumі, яка прийняла рішення створити спеціальну комісію для його вивчення [3, 3].

21 квітня 1914 р. було підготовлено документ, в якому зазначалося, що у зв'язку з відсутністю власних коштів у міста для будівництва трамвайного сполучення, комісія прийняла рішення запросила на своє засідання довірених осіб фірми «Шоман і К-о» Х.-А. Я. Вакса та З. І. Лебена. Тоді ж розпочали підготовку до запуску у місті електричного трамвая [10, 35] підготувавши проект концесійного договору відповідно до якого фірма «Шоман і К-о» отримувала від міста Рівне концесію на будівництво та експлуатацію трамвайного сполучення терміном на 30 років. Визначили маршрут руху до у Шубківського військового полігону. Підприємці зобов'язалися встановити у межах міста металеві стовпи, щоб на них було зручно закріплювати електричні ліхтарі для освітлення міста [10, 35].

За отримання концесії підприємці зобов'язувалися сплачувати місту з кожного проданого пасажирського квитка вартістю не менше 5 коп. та пуду перевезеного вантажу впродовж перших 10 років визначаючи час з 1 січня чи 1 липня після початку руху в межах міста Рівне по 1/10 коп., в наступні 10 р. по 1/5 коп., а в останні 10 р. по 1/2 коп. Підприємство гарантувало місту прибуток не менше 1 800 крб. на рік [10, 35].

Після 15 років експлуатації орган міського самоврядування отримував право викупити міську частину трамвайного сполучення за 65 % від затраченого капіталу, після 20 р. за 45 %, після 25 р. за 30 %, а після 30 р. підприємство безоплатно переходило у власність міста. Питання про придбання містом у свою власність трамвайного сполучення раніше терміну могло розглядатися не раніше як за два роки до терміну викупу [10, 35].

Ще одне питання яким займалися органи міського самоврядування було питання розвитку автомобільного сполучення. Так, у 1914 р. С. С. Шраковського інформували, що розглянувши його клопотання про перевезення пасажирів «автомобільним транспортом» по Києво-Брестському шосе від м. Ковеля до Житомира й м. Дубно до Луцька й Рівного по Дубно-Рівненському шосе Міністерство шляхів сполучень не заперечувало проти цього, за умови ним виконання постанов «загального характеру», які стосувалися автомобільного сполучення. Він мав керуватися діючими технічним та експлуатаційним правилам автомобільного руху шосейними дорогами і тими, які у майбутньому могли бути видані. Вартість перевезення пасажирів і вантажів мала буди визначена, а населення про це проінформовано шляхом друкування оголошень [5, 3]. Підприємство мало розпочати свою роботу впродовж двох років після отримання дозволу в іншому випадку дозвіл скасовувався. Підприємець зобов'язаний здійснювати пасажирські й вантажні перевезення безперервно, незалежно [5, 3].

Аналогічно на початку 1914 р. Рівненська міська дума надала Д. Хаїту концесію впродовж тридцяти років займатися пасажирськими та вантажними перевезеннями у місті, зобов'язавши його на виділеній землі збудувати гараж та облаштувати зупинки. Підприємство мало розпочати роботу не пізніше ніж через два роки після отримання всіх дозвільних документів. У концесійній угоді було визначено й ряд інших прав та обов'язків сторін. Орган міського самоврядування залишив за собою право контролювати якість перевезень [10, 47].

Таким чином, як бачимо напередодні Першої світової війни органи самоврядування докладали значних зусиль, щоб покращити інфраструктуру та міжміське сполучення. Враховуючи обмежені їхні фінансові можливості вони залучали приватних інвесторів з якими укладалися концесійні угоди. Органи місцевого самоврядування висували чіткі й зрозумілі вимоги залишаючи за собою право контролювати дані види послуг.

7 грудня 1909 р. у Луцьку розглянули клопотання Товариства електричного устаткування «Гр. Мемнчинський і Д. Держановський» про надання дозволу встановити електричну телефонну мережу в Луцьку. Воно надало представило Луцькій міській думі було представлено технічний проєкт створення телефонної мережі загального користування і її експлуатації. Для затвердження документи направили волинському губернатору з висновком думи, що місто «потребує облаштування правильної телефонної мережі й не бажає встановлювати таку за свої кошти». У Луцьку була приватна телефонна лінія, встановлена коштом колишнього повітового справника, але нею користувалося лише 57 абонентів, а головна станція знаходилася при Повітовому управлінні поліції, а це не задовольняло потреб міста. У зв'язку з цим планували розпочати будівництво 2-ї телефонної лінії, яка сприяла б налагодженню зв'язку між органами влади та місцевого самоврядування і приватними особами. Встановлення ліній було дозволено МВС, а приватні компанії після укладання контракту з Головним управлінням пошти і телеграфів мали право їх будувати [4, 186].

Отже, як свідчать архівні документи органи місцевого самоврядування намагаючись покращити благоустрій повітових міст залучали й інвесторів, а це могли бути й іноземні компанії. Однак заради справедливості варто зазначити, що часто доля багатьох проєктів перебувала в руках губернатора, який після рішення Губернського по міських і земських справах присутствія погоджувався затверджував чи відхиляв їх. Окремі питання вирішувалися через Міністерство внутрішніх справ чи відповідні міністерства. Така бюрократична система сповільнювала втілення у життя багатьох амбітних планів.

Таким чином, аналітико-синтетична переробка архівних документів створює умови для об'єктивного висвітлення ролі органів місцевого самоврядування у розвитку інфраструктури повітових міст Волині на початку ХХ ст. На початку ХХ століття органи місцевого самоврядування Волині докладали значних зусиль для покращення благоустрою повітових міст. Однак багато проєктів так і не було реалізовано через відсутність фінансів, жорсткий контроль за їх використанням з боку органів адміністративної влади. Враховуючи складність та неоднозначність ситуації, здійснення контролю за їх діяльністю з боку губернської адміністрації, а часто просто відсутність фінансів вони намагалися залучати приватних інвесторів. Саме напередодні Першої світової війни було заплановано розпочати автомобільне сполучення між низкою міст регіону, будівництво трамвайного депо та низку інших важливих проєктів, які мали реалізовуватися на концесійних умовах. Однак реалізувати ці плани так і не вдалося у зв'язку з подіями Першої світової війни.

#### **Список використаних джерел та літератури.**

1. Антонова С. Є., Цецик Я. П. Роль органів міського самоврядування у розвитку інфраструктури повітових міст Волині на початку ХХ ст. Вісник Маріупольського державного університету. Серія: Історія. Політологія: Збірник наукових праць Вип. 16. Маріуполь, 2016. С. 11-16.
2. Бортніков В. І. Органи державної влади та місцевого самоврядування на Волині (кінець ХVІІІ – початок ХХ ст.). Луцьк СНУ імені Лесі Українки, 2015. 420 с.
3. Г. Ровно. Электрический трамвай. Наша Волянь. 1914. 25 апреля. № 105. С. 3
4. Державний архів Волинської області. Ф. 3. Оп. 1 Спр. 875. Арк. 186.
5. Державний архів Волинської області. Ф. 3. Оп. 1 Спр. 983. Арк. 3-8.
6. Державний архів Волинської області. Ф. 3. Оп. 1 Спр. 1123. Арк. 57-58.
7. Державний архів Житомирської області. Ф. 62. Оп. 2. Спр. 138. Арк. 1
8. Державний архів Житомирської області. Ф. 62. Оп. 1. Спр. 859. Арк. 40-41.
9. Державний архів Житомирської області. Ф. 62. Оп. 1. Спр. 1181. Арк. 16-18.
10. Державний архів Рівненської області. Ф. 165. Оп. 1 Спр. 27. Арк. 35-47.
11. К благоустройству города. Наша Волянь. № 105. 25 апреля. 1914. С. 3.
12. Ровенская хроника (От нашего корреспондента). Щекотливый вопрос. Волянь. 1901. 27 июля. № 165. С. 3.

#### **References.**

1. Antonova, S. Ye., Tsetsyk, Ya. P. (2016), "The role of municipal governments in the development of infrastructure of county towns of Volyn in the early twentieth century", *Visnyk Mariupolskoho derzhavnoho universytetu*. Serii: Istorii. Politolohiia: Zbirnyk naukovykh prats, vol. 16, pp. 11-16. (in Ukraine).
2. Bortnikov, V. I. (2015), *Orhany derzhavnoi vlydy ta mistsevoho samovriaduvannia na Volyni (kinets ХVІІІ – pochatok ХХ st.)*. [Bodies of state power and local self-government in Volyn (end of the 18th - beginning of the 20th century)], SNU imeni Lesi Ukrainky, Lutsk, 420 p. (in Ukraine).
3. *Nasha Volyin* (1914), "G. Rovno. Electric tram", *Nasha Volyin*, vol. 105, p. 3. [in Russian].
4. *Derzhavnyi arkhiv Volynskoi oblasti* [State Archives of Volyn Region]. F. 3. Op. 1 Spr. 875. Ark. 186. [in Russian].
5. *Derzhavnyi arkhiv Volynskoi oblasti* [State Archives of Volyn Region]. F. 3. Op. 1 Spr. 983. Ark. 3-8. [in Russian].

6. Derzhavnyi arkhiv Volynskoi oblasti [State Archives of Volyn Region]. F. 3. Op. 1 Spr. 1123. Ark. 57-58. [in Russian].
7. Derzhavnyi arkhiv Zhytomyrskoi oblasti [State Archive of Zhytomyr Region] F. 62. Op. 2. Spr. 138. Ark. 1. [in Russian].
8. Derzhavnyi arkhiv Zhytomyrskoi oblasti [State Archive of Zhytomyr Region]. F. 62. Op. 1. Spr. 859. Ark. 40-41. [in Russian].
9. Derzhavnyi arkhiv Zhytomyrskoi oblasti [State Archive of Zhytomyr Region]. F. 62. Op. 1. Spr. 1181. Ark. 16-18. [in Russian].
10. Derzhavnyi arkhiv Rivnenskoï oblasti [State Archives of Rivne region]. F. 165. Op. 1 Spr. 27. Ark. 35-47. [in Russian].
11. Nasha Volyin (1914), "To the improvement of the city", Nasha Volyin, vol. 105, p. 3. [in Russian].
12. Volyin (1901), "Rivne Chronicle (From our correspondent). A sensitive question", Volyin, vol. 165, p. 3. [in Russian].

*Стаття надійшла до редакції 06.09.2021 р.*