

Новації в побуті міських жителів Волинської губернії (кінець XIX – початок XX ст.)

Розглянуто впровадження технічних новацій у побут міських жителів Волинської губернії в кінці XIX – на початку XX ст. Простежено процес електрифікації, вирішення питання водопостачання за допомогою спорудження водогонів, появи нових засобів зв'язку та пересування в окремих волинських містах. Зроблено спробу з'ясувати ставлення містян до модернізації їхнього повсякденного життя.

Ключові слова: Волинська губернія, міста, побут, технічні новації, електрифікація, телефонний зв'язок.

Постановка наукової проблеми та її значення. Межа XIX та XX ст. – період наукових відкриттів та технічних нововведень, що суттєво змінили побутові характеристики щоденного життя. Запровадження електричного освітлення, централізованого водопостачання, телефонного зв'язку, поява автомобільного транспорту тощо – усе це поступово надало нового обличчя міському простору. Дослідження проблеми впливу технічної модернізації на побут містян дає змогу не лише з'ясувати рівень долучення населення різних міст Волинської губернії до згаданих новацій, а й частково прослідкувати ставлення самих жителів до цих змін.

Аналіз дослідження цієї проблеми. Наразі питання впровадження та місця новацій у повсякденному житті містян Волинської губернії кінця XIX – початку XX ст. ще не було предметом спеціального історичного дослідження. Наявні наукові розвідки висвітлюють лише окремі аспекти зазначеної проблеми. Так, О. Прищепя у низці праць розглянула модернізацію міського господарства волинських міст в окреслений для дослідження період [17, 18, 19]. У колективному доробку Н. Савіної та Я. Цецика розкрито вплив електрифікації Рівного на його економічний розвиток [20]. На окрему увагу заслуговує краєзнавча розвідка В. Вітренка стосовно проблеми розвитку транспорту й зв'язку на Волині в кінці XVIII – на початку XX ст., зокрема в повітовому Новограді-Волинську [1].

Метою статті – дослідження процесу впровадження новацій у побут міських жителів Волинської губернії кінця XIX – початку XX ст.

Виклад основного матеріалу й обґрунтування отриманих результатів дослідження. Першим містом Волинської губернії, у якому запроваджувалися технічні нововведення в повсякденне життя, став губернський центр. Електричне освітлення на вулицях та майданах Житомира з'явилося у 1899 р. [17, с. 169]. Розширення мережі електрифікації відбувалося повільними темпами: у 1904 р. з 642 ліхтарів міста лише 74 були електричними, тоді як решта працювали на гасі [15, с. 100], але уже в 1910 р. вулиці губернського центру освітлювали лише електричні ліхтарі, яких нараховувалося 160 [17, с. 169].

Наступним містом, у якому почали використовувати електричне освітлення, став повітовий Луцьк. У 1907 р. Луцька міська дума розпочала перемовини з інженером-електротехніком А. Я. Яром щодо отримання ним концесії на будівництво та експлуатацію електричної мережі в місті [2, арк. 82]. Проект договору затверджений – і в 1909 р. на вулицях Луцька з'явилися перші електричні ліхтарі, хоча в 1910 р. їх нараховувалося лише 27 [17, с. 169]. Очевидно, цього було достатньо, оскільки луцький повітовий справник повідомив членів міської думи, що «на сьогодні (листопад 1909 р. – авт.) більша частина міста Луцька вже забрукована, головні вулиці, а навіть і деякі бокові освітлюються вже електрикою [...]» [4, арк. 155].

У Рівному облаштування електричної мережі міська дума планувала здійснити за рахунок коштів із міського бюджету. У 1911 р. вона створила спеціальну комісію [19, с. 171], а 16 лютого 1912 р. затверджено проект будівництва електростанції «Всеагальною компанією електрики» [20, с. 122]. Той факт, що Рівне залишалося приватновласницьким містом, суттєво вплинув на реалізацію цього плану. Власник міста князь С. К. Любомирський вирішив збудувати в місті свою електростанцію, обґрунтовуючи це тим, що рішення міської думи обмежує його право одноосібно отримувати прибуток [19, с. 171–172]. Тож у вересні 1912 р. Волинське губернське управління затвердило «проект влаштування електричної станції з устаткуванням для електричного освітлення різних будівель та передачі електричної енергії в м. Рівне власника князя Станіслава Казимировича Любомирського [...]» [11, арк. 157].

У 1914 р. провели електричне освітлення вулиць Дубна, але частина міських провулків разом із передмістям Сурмичі продовжували освітлюватися звичайними гасовими ліхтарями [14, арк. 2].

Отже, до початку Першої світової війни електричні мережі прокладено в чотирьох містах Волинської губернії. У 1915 р. до них долучився Острог, дозвіл на будівництво та експлуатацію електростанції в якому надав начальник Київського удільного округу ще на початку 1914 р. [12, арк. 92].

Електрифікація в містах Волинської губернії не завжди відбувалася без спротиву з боку містян, для яких вона ставала додатковим фінансовим навантаженням. Показовою є історія облаштування електричного освітлення Луцька. У листопаді 1909 р. начальник Волинського губернського жандармського управління отримав інформацію, що «роки два тому назад Луцькою міською управою був складений проект обов'язкової постанови про освітлення в м. Луцьку як забрукованих, так і незабрукованих вулиць [...]» [21, арк. 370], але, на думку автора доносу, через «підступи жителів, які мають будинки на незабрукованих вулицях м. Луцька і далекі від будь-якої культури, поєднаної з певними постійними витратами, як в даному випадку – освітлення», котрі до того ж, за чутками, заплатили в «губернії» хабар, «проект цей, за якими то напевне одному лише колишньому губернатору барону Штакельбергу відомими вищими адміністративними міркуваннями щодо незабрукованих вулиць, залишився незатвердженим, і місто Луцьк, маючи лише дві забруковані вулиці, було приречене на постійну темряву на величезній частині, вкритій у темний осінній та весняний час непрохідним брудом» [21, арк. 370]. Проблеми зі своєчасною сплатою містянами за електричне вуличне освітлення швидко призвели до санкцій із боку міського управління. Уже у квітні 1910 р. Луцька міська управа уповноважила поліцейського наглядача 1-ї частини міста повідомити жителів, що «у зв'язку із невнесенням більшістю обивателів плати [...] за освітлення вулиць електрикою слід вимагати від них освітлення вулиць власними ліхтарями, не дивлячись на освітлення їх електрикою, і за невиконання цього винних притягувати до законної відповідальності, додавши, що вулиці освітлюються електрикою лише завдяки турботі міської управи і що відповідальності за неосвітлення вулиць в 1-й частині м. Луцька не несуть наступні домовласники [...] як такі, що внесли в міську касу плату за освітлення вулиць електрикою» [2, арк. 197–197 зв.]. У жовтні цього ж року було оголошено, що «[...] освітлення вулиць електричними ліхтарями [...] буде припинене, у зв'язку з незгодою домовласників м. Луцька вносити плату за це освітлення [...]» [2, арк. 219].

Інше ставлення до впровадження електричного освітлення в місті демонструють численні прохання його мешканців про збільшення кількості вуличних ліхтарів. До прикладу, в одному з таких документів, що надійшов у міську думу в листопаді 1909 р. від домовласників міста, ідеться про те, що «до 25 вересня цього року всі забруковані вулиці м. Луцька освітлювалися гасовими ліхтарями кожним домовласником в межах своєї садиби: незабруковані ж вулиці перебувають в темряві і вночі пересування такими вулицями є вкрай складним і небезпечним. Нині ж в м. Луцьку введено електричне освітлення і з 25 вересня деякі забруковані вулиці освітлюються електричними ліхтарями; таке освітлення вулиць ми визнаємо досить бажаним і для себе корисним, – бажано тільки щоб освітлювалися вулиці також і незабруковані. Що стосується існуючих до цих пір гасових ліхтарів, то такі хоча і запалюються вночі, але утримуються, в переважній більшості, недбало і дають не світло, а коптіння [...]» [5, арк. 1]. В іншому зверненні домовласника м. Луцька, який аргументує свою позицію тим, що справно платить за освітлення, указано про те, що до нього дійшла інформація про заплановане освітлення «великим електричним ліхтарем лише частини вулиці Вульки [...]» [2, арк. 229]. Такий порядок освітлення автор скарги вважав для себе образливим, зокрема, тому, що та частина вулиці, на якій зведено його будинки та крамниці, є, на його думку, найбільшою та найжвавішою, але залишиться неосвітленою.

Інша нагальна проблема для міських жителів Волинської губернії – забезпечення їх якісною питною водою. Основними джерелами водопостачання містян були ріки, що протікали в межах населених пунктів і, як наслідок, часто вода у них не відповідала санітарним нормам. Лише мешканці Кременця й Овруча мало змогу користуватись артезіанськими колодязями [18, с. 320].

Уперше питання про влаштування централізованого водопостачання постало в губернському центрі ще в 1880 р. з поданням у Житомирську міську управу заяви від підприємців про надання їм дозволу на будівництво в місті водогону [8, арк. 14]. Міське управління відмовилося від залучення на концесійних засадах приватного капіталу, розпочавши його спорудження за рахунок випуску облігаційних позик [18, с. 323]. У 1898 р. будівництво мережі централізованого водопостачання було

завершене, що дало змогу постачати населенню фільтровану воду й прокласти водогінні системи до міських садиб [9, арк. 13, 70]. Також споруджено 64 пожежні крани [9, арк. 21].

Спроби запровадження централізованого водопостачання простежуємо й у повітових містах губернії. Так, ще в 1896 р. до Луцької міської управи надійшло прохання від підприємців із проектом контракту на спорудження та експлуатацію водогону [3, арк. 1]. Найімовірніше, на заваді реалізації цих планів стали фінансові проблеми міста, тож воно, як і кілька наступних, було відхилене. Лише в 1914 р. Луцька міська дума постановила «визнати влаштування в м. Луцьку водогону з артезіанським водопостачанням бажаним» [3, арк. 162 зв.] та розпочати перемовини з можливими концесіонерами.

У Рівному в 1904 р. відкрито парову водокачку, що надавала «чудову питну воду для жителів» [11, арк. 7]. Власник міста також мав на меті влаштувати на концесійних засадах водогін та електричний трамвай, що так і не було здійснено [17, с. 170].

У кінці XIX – на початку XX ст. на вулицях волинських міст з'явилися нові види транспорту. Так, спорудження електричної мережі в губернському центрі відбувалося майже одночасно з побудовою трамвайних ліній, першу з яких відкрито 22 серпня 1899 р. [19, с. 181]. Улаштуванням трамваю в Житомирі займалося Товариство міських та під'їзних шляхів Росії. У 1903 р. його управління подало заяву до Житомирської міської думи про звільнення його від обов'язку будівництва однієї з трьох раніше запланованих ліній, тож в експлуатацію введено лише дві [22, арк. 3].

Запровадження трамвайного сполучення викликало хвилю незадоволення в місцевих візників, адже новий вид транспорту створював суттєву конкуренцію через значну різницю в ціні. У лютому 1907 р. волинському губернатору повідомлено, що «у грудні 1905 року внаслідок тривалих насильницьких дій з боку місцевих візників щодо житомирського трамвая, які виражалися спочатку в нападах і зазіханнях на руйнацію вагонів і в затримці їх на вокзалі місцевої вузькоколійної залізниці, а згодом 8-го, 9-го та 10-го грудня в повній зупинці руху трамвая по всьому місту» [10, арк. 6], припинено відправку «причіпних вагонів до прибуття денних потягів вузькоколійної залізниці, а також курсування вагонів до нічних потягів [...]» [10, арк. 6]. Місцеві жителі були проти введення таких обмежень, які створювали їм значні незручності, тому в листопаді 1906 р. подали колективну заяву на ім'я волинського губернатора з проханням відновити існуючий раніше розклад руху електричного трамвая. Як зазначено далі у зверненні житомирського міського голови, «у зв'язку з вищевикладеним, а також беручи до уваги [...], що на сьогодні, не дивлячись на відсутність причіпних вагонів, пасажири все ж таки намагаються користуватися трамваем, переповнюючи курсуючі чергові вагони, і товпляться на обох площадках вагонів, що небажано щодо безпеки руху і загалом може бути допущено лише як виняток і [...] що на сьогодні умови життя можна вважати такими, за яких попередження і недопущення безпорядків і насилля з боку візників вірогідно не є для місцевої влади настільки важким завданням як два роки тому» [10, арк. 6], було би своєчасним відновити в найближчому майбутньому «попередньо існуючий раніше протягом шести років порядок експлуатації трамвая» [10, арк. 6].

В останній чверті XIX ст. на вулицях волинських міст з'являються й інші механічні засоби пересування, що вимагало від міських органів управління унормувати рух транспорту. Так, у 1910 р. Дубнівське міське спрощене громадське управління видало «Обов'язкову постанову про заходи безпеки та порядок руху вулицями та майданами м. Дубна на велосипедах, циклетах та автомобільних екіпажах». У ній, зокрема, йшлося про те, що «їзда [...] швидка і на перегонки, а також їзда без керма і попереджувального сигналу, а також в нічний час без запаленого ліхтаря забороняється [...]» [13, арк. 225]. Схожі правила пересування містом автомобілів запровадила у квітні 1914 р. й Луцька міська дума: «кожен автомобіль має бути оснащений: а) пристосуванням для негайної зупинки; б) сигнальним різком пневматичною грушею чи електричним приладом для сигналів [...]; в) двома ліхтарями попереду та одним позаду, які запалюються з настанням темряви. Швидкість руху не має перевищувати 10 верст (10,66 км – авт.) на годину» [7, арк. 19]. У цьому ж році в Луцьку віддано на відкуп дві концесії на влаштування в місті автомобільних й автобусних перевезень [7, арк. 16].

Утримання власного автомобіля на початку XX ст. залишалось дорогим задоволенням. Тож їх кількість у волинських містах була досить незначною. Наприклад, у 1911 р. у Дубні зареєстровано лише два авто та один мотоциклет [19, с. 180].

Ще однією новацією, що мала на меті полегшити комунікацію містян, стало запровадження телефонного зв'язку. У 1890 р. у губернському центрі запрацювала перша телефонна мережа, що складалася з чотирьох апаратів [19, с. 189], а в 1904 р. кількість абонентів збільшилася до 120 [15, с. 110].

Дещо суперечливою є інформацією щодо часу облаштування телефонної мережі в Луцьку. Так, волинський губернатор у 1911 р. повідомив київському, подільському та волинському генерал-губернатору, що «Луцька повітова управа, порушивши клопотання про надання їй концесії на влаштування в м. Луцьку телефонної мережі, мала на увазі лише легалізацію і закріплення за нею права на влаштування мережі, що фактично знаходиться у віданні повітової управи вже кілька років. Означена мережа була влаштована близько семи років тому (тобто в 1904 р. – авт.) за ініціативи колишнього луцького повітового справника Колобакіна, який з'єднав телефонами поліцейське управління зі своєю квартирою, поліцейськими міськими дільницями, казармами земських стражників, пожежним обозом, поштово-телеграфною конторою та в'язницею. Таким чином, при поліцейському управлінні була влаштована маленька телефонна станція, до якою негайно ж доєднались телефонами: повітова управа у справах земського господарства, міська лікарня, єврейська лікарня, усі лікарі, банки, готелі, адвокати, військове присутствіє, військові частини, при чому кожен абонент купляв для себе телефонний апарат і за свій кошт влаштовував комунікацію під керівництвом технік поштово-телеграфної контори. Завідування цією мережею тоді ж було зосереджено в повітовій управі, яка вважала підприємство це не приватним комерційним, а суспільним і вкрай необхідним в усіх відношеннях, тому і намагалась для загальної зручності лише допомагати можливому розвитку його для загальної користі всього місцевого населення» [16, с. 70]. У постанові ж Луцької міської думи від 29 квітня 1914 р. йдеться про «існування в місті Луцьк достатньо обладнаної і діючої телефонної мережі з 1901 р.» [6, арк. 41] та міститься прохання про те, щоб «луцький телефон, побудований та влаштований за рахунок обивателів міста, залишився б у віданні міського управління [...]. Існуючий телефон, що займає міські майдани та вулиці, з метою благоустрою міста вимагає часті зміни напрямків, здійснення чого можливе лише у тому випадку, коли власником підприємства буде місто, а не земство. Передача у відання існуючої телефонної мережі, що нараховує на сьогодні 112 абонентів, ляже новим тягарем на плечі міського обивателя, який буде змушений нести величезні витрати на утримання і експлуатацію телефону в усьому повіті [...]» [6, арк. 41].

У Рівному станом на 1904 р. телефонним зв'язком користувалось уже 10 абонентів [15, с. 110], а у 1908 р. до мережі доєдналося також місцеве пожежне товариство. У цьому ж році Рівненська міська дума уклала договір із підприємцями Г. та С. Мечиками про надання їм концесії на будівництво й експлуатацію телефонної мережі загального користування [19, с. 189].

Загалом, до кінця досліджуваного періоду перевагами нового виду зв'язку мали змогу користуватися жителі п'яти міст Волинської губернії: Житомир, Рівне, Луцьк, Ковель та Острог [18, с. 192].

Варто зауважити, що телефонна мережа об'єднувала абонентів тільки конкретного населеного пункту. Питання про будівництво загальної губернської системи було підняте лише в 1911 р. [16, с. 70], а в 1914 р. уряд надав дозвіл Волинському губернському земству на влаштування та експлуатацію телефонної мережі між містами губернії [6, арк. 74].

Висновки й перспективи подальших досліджень. На межі XIX та XX ст. побут міських жителів Волинської губернії зазнав суттєвих змін завдяки поширенню електрики, телефонного зв'язку, автомобільного транспорту тощо. До початку Першої світової війни освітлення електричними ліхтарями міських вулиць здійснювалося в чотирьох волинських містах, а телефонні мережі прокладено в п'яти з них. Населення губернського центру також мало змогу долучитися до системи централізованого постачання фільтрованої питної води. Збільшення кількості велосипедів, мотоциклів та автомобілів на вулицях міст змусило міські органи управління затвердити спеціальні правила руху, з'являються й перші комерційні пасажирські автомобільні й автобусні перевезення. Часто на перешкоді поступу новацій була нестача достатньої суми коштів на їх запровадження, а також збереження приватної власності на міські поселення губернії.

Подальшого дослідження потребує проблема запровадження новацій у помешканнях міських жителів, а також їх місце в приватному житті тогочасного соціуму.

Джерела та література

1. Вітренко В. Транспорт і зв'язок [Електронний документ] / В. Вітренко, Л. Коган // Віртуальний музей міста Звягель: [сайт]. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://www.zviahel.info/museum/ room6/room6-13](http://www.zviahel.info/museum/room6/room6-13).
2. Державний архів Волинської області (далі – Держархів Волинської області), ф.3, оп. 1, спр. 26.

3. Держархів Волинської області, ф. 3, оп. 1, спр. 160.
4. Держархів Волинської області, ф. 3, оп. 1, спр. 875.
5. Держархів Волинської області, ф. 3, оп. 1, спр. 882.
6. Держархів Волинської області, ф. 3, оп. 1, спр. 885.
7. Держархів Волинської області, ф. 3, оп. 1, спр. 983.
8. Державний архів Житомирської області (далі – Держархів Житомирської області), ф. 62, оп. 1, спр. 83.
9. Держархів Житомирської області, ф. 62, оп. 1, спр. 854.
10. Держархів Житомирської області, ф. 62, оп. 1, спр. 1201.
11. Державний архів Рівненської області (далі – Держархів Рівненської області), ф. 165, оп. 1, спр. 23.
12. Держархів Рівненської області, ф. 168, оп. 1, спр. 55.
13. Держархів Рівненської області, ф. 359, оп. 1, спр. 10.
14. Держархів Рівненської області, ф. 359, оп. 1, спр. 11.
15. Города России в 1904 году. – Санкт-Петербург : Центр. статист. ком. МВД, 1906. – 876 с.
16. Луцьку 900 років: 1085–1985 : зб. док. і матеріалів. – Київ : Наук. думка, 1983. – 300 с.
17. Прищеп О. Нові тенденції в розвитку міського господарства Волині (друга половина XIX – початок XX ст.) / О. Прищеп // Науковий вісник Чернівецького університету : зб. наук. ст. – Чернівці : Рута, 2006. – Вип. 323–324 : Історія. Політичні науки. Міжнародні відносини. – С. 168–173.
18. Прищеп О. П. Водопостачання та нові види зв'язку у міському господарстві Волині в другій половині XIX – на початку XX століття / О. П. Прищеп // Наукові праці Кам'янець-Подільського державного університету : Історичні науки. – Кам'янець-Подільський : Оіюм, 2004. – Т. 13. – С. 319–328.
19. Прищеп О. П. Міста Волині у другій половині XIX – на початку XX ст. / О. П. Прищеп. – Рівне : ПП ДМ, 2010. – 287 с.
20. Савіна Н. Б. Перспективи економічного розвитку Рівного на основі електрифікації міста на початку XX ст. / Н. Б. Савіна, Я. П. Цецик // Вісник Національного університету водного господарства та природокористування. Економічні науки. – 2015. – Вип. 1. – С. 118–126.
21. Центральний державний історичний архів України, м. Київ (далі – ЦДІАК України), ф. 158, оп. 1, спр. 174.
22. ЦДІАК України, ф. 442, оп. 657, спр. 55.

Лесничая Паулина. Новации в быте городских жителей Волынской губернии (конец XIX – начало XX в.). Рассматривается внедрение технических новаций в быт городских жителей Волынской губернии в конце XIX – начале XX в. Внимание акцентируется на процессе электрификации волыньских городов. Также раскрываются вопросы качественных изменений повседневной жизни горожан путем строительства водопроводов, появления телефонной связи и автомобильного транспорта. Установлено, что к началу Первой мировой войны освещение электрическими фонарями городских улиц осуществлялось в четырех городах губернии, а телефонная связь – в пяти. Сделана попытка выяснить отношение городских обывателей к модернизации их повседневности. Новых исследований требует проблема использования достижений науки и техники в домах горожан, а также их влияние на частную жизнь жителей городов и местечек Волынской губернии.

Ключевые слова: Волынская губерния, города, быт, технические новации, электрификация, телефонная связь.

Lesnycha Paulina. Innovations in Life of Urban Residents of the Volyn province (the end of the XIX – the Beginning of the XX Century). The introduction of technical innovations in life of urban residents of the Volyn province in the end of the XIX – the beginning of the XX century was considered. Attention is focused on the process of electrification of Volyn cities. Questions of qualitative changes in the everyday life of citizens through the construction of water pipes, the emergence of telephone communications and road transport are also disclosed. By the beginning of the First World War electric illumination of streets carried out in four and telephone communication was functioned in five cities of the province. An attempt to elucidate the attitude of urban inhabitants to the modernization of their everyday life has been made. The problem requires new research regarding of using the achievements of science and technology in the dweller's homes as well as their impact on the private lives of residents of cities and towns in the Volyn province.

Key words: Volyn province, cities, way of life, technical innovations, electrification, telephone communication.

Статтю подано до редколегії
28.04.2017 р.