

Розділ II



АРХІТЕКТУРНА ТА МІСТОБУДІВНА СПАДЩИНА

С.М. ЄСЮНІН

Забудова міст Подільської губернії у другій половині XIX – на початку XX століття та питання щодо її збереження (на прикладі м. Хмельницького)

У статті прослідковується динаміка зростання й особливості розвитку архітектурно-планувальних схем міст Подільської губернії у другій половині XIX – на початку XX ст. Визначені чинники, які впливали на вказані процеси, зокрема, розвиток і зміщення транспортних комунікацій, зміна адміністративного статусу міст тощо.

Ключові слова: Подільська губернія, міста, архітектурно-планувальна схема, урбанізаційні процеси, транспортна мережа, залізниця, пам'ятки архітектури та містобудування

В історії Подільської губернії друга половина XIX – початок XX ст. позначалася надзвичайно динамічним розвитком міських поселень. Дослідження містобудівних процесів є важливою складовою у комплексному вивченні історії подільських міст, що особливо актуально на сучасному етапі в контексті перевидання у новій редакції багатотомної «Історії міст і сіл України», а також для реалізації заходів щодо охорони пам'яток архітектури та містобудування зазначеного періоду.

Зазначимо, що історія формування забудови у містах Подільської губернії та їх архітектурно-планувальні особливості в другій половині XIX ст. – на початку XX ст. до сьогодні залишаються темою малодослідженою. Можна назвати лише праці, які розглядають цю тему лише для окремих міст, зокрема, Проскурова [1], Вінниці [2], Кам'янця-Подільського [3] й деяких інших. Загальних питань розвитку містобудівних процесів в Україні дослідники торкалися дещо частіше. Тут, передусім, слід зазначити фундаментальну «Історію української архітектури» [4].

У даній статті за мету ставиться розгляд основних чинників містобудівних процесів у містах Подільської губернії другої половини XIX ст. – початку XX ст., формування міської забудови, а також питання щодо збереження пам'яток архітектури зазначеного періоду (на прикладі м. Хмельницького).

На середину XIX ст. за офіційним визначенням у Подільській губернії було 17 міст: губернське (Кам'янець-Подільський), 11 повітових (Балта, Брацлав, Вінниця, Гайсин, Летичів, Літин, Могилів, Ольгопіль, Проскурів, Нова Ушиця, Ямпіль) і 5 заштатних (Хмельник, Сальниця (Літинського повіту), Бар (Могилівського повіту), Стара Ушиця та Вербовець (Ушицького повіту) [5]. Така кількість міст зберігалася до початку XX ст., поки в 1903 р. статус безповітового міста не отримала Жмеринка [6].

Більшість міських поселень Подільської губернії на середину XIX ст. ще не набули типових ознак капіталістичних міст, що пояснювалося, насамперед, економічним розвитком попередніх років. Основні промислові галузі Поділля – бурякоцукрова, борошномельна й винокурна – мали аграрний характер. Усі інші галузі промисловості були занадто дрібними, або тільки зароджувалися. Надзвичайно слабким було транспортне сполучення між містами та регіонами, що негативно впливало на розвиток торгівлі. Проте, після 1861 р. з початком ери «великих реформ», становище поступово змінилося. Скасування кріпацтва, соціальна перебудова суспільства й капіталізація економіки сприяли тому, що вже наприкінці XIX ст. у Подільській губернії відбулися певні зміни у промисловості, з'явилися торгово-фінансові установи, розбудовувалася мережа залізничних і шосейних шляхів, – усе це зумовлювало якісне перетворення міст.

Про зміни в економіці свідчить те, що цукрова, винокурна, тютюнова, борошномельна, шкіряна й інші галузі промисловості, пов'язані з переробленням сільськогосподарської сировини, почали поступово перебазовуватися з сіл у міста. Якщо підприємства залишалися в селах, то їхній розвиток усе одно контролювався з міста, де створювалися галузеві управління й банки. Велику питому вагу в подільських містах становило дрібне ремісниче й кустарне виробництво, із середовища якого з часом виокремлювалися значні ремісничі майстерні та перетворювалися на заводи й фабрики. Одним із найбільш важливих стимулів розвитку багатьох міст Поділля, як і раніше, залишалася торгівля (внутрішня та зовнішня), яка наприкінці XIX ст. все більше набуває капіталістичних форм – створюються торгові доми, розгалужені фірми, торгово-фінансові установи. Концентрація виробництва й торгівлі у містах вносили корективи в структуру існуючих міст.

Колосальне значення мало залізничне будівництво, яке розпочалося в 1865 р. зі спорудження гілки Одеса–Балта. Всього ж до кінця XIX ст. в Подільській губернії було споруджено близько 530 верст залізничних колій [7]. Залізниця помітно прискорювала розвиток міст, сприяли поживленню ділової активності населення. Найвищі темпи зростання демонстрували якраз ті міста, через які була прокладена залізниця – Вінниця, Проскурів, Могилів, Балта. Завдяки появі залізниці, сформувався й розвилосся, навіть, окреме місто – Жмеринка, що

виникла у 60–х роках XIX ст. внаслідок інтенсивного залізничного будівництва й певний час залишалася в статусі містечка. Але зростаюча економічна роль Жмеринки спричинила до зміни статусу містечка в 1903 р. на безповітове місто. Водночас, залишившись осторонь головних залізничних магістралей, такі міста, як Гайсин, Летичів, Літин, так і не змогли сповна реалізувати свій урбанізаційний потенціал [8].

У другій половині XIX ст. міста стали відігравати також провідну роль у розвитку освіти, культури та охорони здоров'я Подільської губернії. В містах концентрувалися навчальні заклади різних типів, які обслуговували потреби не лише міських жителів, але й населення повітів. Збільшення кількості таких закладів спостерігалася переважно на початку XX ст. Так, на початку 1910 р. в Подільській губернії нараховувалося 16 гімназій, із яких 14 діяли в містах; 3 реальні училища (всі у містах), 3 комерційні училища (також усі в містах), технічне училище (Кам'янець-Подільський), жіноча прогімназія (Гайсин) [9]. У містах відкривається чимало закладів культури – бібліотеки, театри, музеї тощо. Насамперед, попит на такі заклади відчувався в губернському центрі, де була зосереджена найбільша кількість учителів, лікарів, урядовців тощо. У другій половині XIX – на початку XX ст. в Кам'янці-Подільському були відкриті перші на Поділлі публічна бібліотека, музей, театр [10]. Також можна констатувати, що саме міста були центрами медичної галузі губернії – в них зосереджувалася фактично третина всіх лікарняних ліжок, найбільші амбулаторії та кожна четверта аптека. Розбудова освітньо-культурних і медичних установ набували значення важливого містоутворюючого чинника. Вони концентрувалися в найбільш значних містах і суттєво впливали на їх розпланувальну організацію.

Адміністративні установи в цей період мали незначне містоутворююче значення. Так, заштатні міста Бар, Хмельник і Жмеринка, які мали більш розвинуту економіку, значно випередили за всіма показниками такі повітові адміністративні центри, як Брацлав чи Ольгополь. Показником адміністративної значущості міста в добу капіталізму були не стільки державні установи, як фінансові корпорації, банки, кредитні контори й товариства. У Барі, Хмельнику й Жмеринці їх нараховувалося декілька в кожному. Тісно пов'язані з промисловістю, транспортом, зовнішньою торгівлею та крупним капіталом, вони визначали економічний розвиток не лише свого міста, але й навколишньої округи [11].

Суттєвим містобудівним чинником для окремих міст Подільської губернії стало перебування в них військових гарнізонів, які стали постійно розквартируватися з початку 1880–х років. Гарнізони були сформовані далеко не в усіх містах Подільської губернії – лише в тих, що мали важливе стратегічне значення, зручне транспортне сполучення, можливість розквартирування певної кількості військ. На початку XX ст. в губернії можна виокремити міста з великими та середніми сталими гарнізонами: Вінниця, Проскурів, Кам'янець-Подільський, Жмеринка, Могилів-Подільський, Гайсин, Нова Ушиця, Літин [12, с. 337]. Міста, де з'явилися сталі гарнізони, отримали завдяки цьому додаткові економічні вигоди, – саме в них наприкінці XIX ст. почали активно будувати гарнізонні (міські)

казарми та військові містечка. Так, у 1885 р. було розпочате будівництво міських казарм у Вінниці, які призначалися, передусім, 47–му Українському піхотному полку, що прибув до міста в 1884 р. й став найбільшою військовою частиною в цьому місті. Цим пояснюється, що якраз при 47–му полку була створена робоча команда з будівництва казарм. Очолював роботи відомий в Російській імперії інженер і архітектор К. Прусак, який спеціально для цієї справи був відряджений до Вінниці. Завершилося будівництво казарм у 1890 р. [13]. У 1890 р. у Проскуріві було завершено спорудження першої черги військового містечка для 35–го Белгородського полку, яке вела спеціальна «Войсковая строительно-хозяйственная комиссия по опытной постройке в Проскурове казарм» [14]. Ця комісія мала в розпорядженні не лише техніків і робочу команду, але, навіть, тимчасово облаштований у передмісті Дубове цегельний завод. У 1893–1894 роках завершилося спорудження військового містечка в Могилеві – для 188–го Батуриного резервного піхотного полку [15]. У жовтні 1893 р. у Проскуріві до новозбудованих біля залізниці казарм увійшов 46–й Дніпровський полк [16]. Військові містечка та казарми, здебільшого, займали цілі квартали, частіше – окремі райони чи передмістя, – відтак, суттєво змінювали загальне розпланування міст. Окрім військових об'єктів, у вище згаданих містах значно зростають обсяги якісного житлового будівництва – присутність великої кількості військ потребувала значної кількості квартири для офіцерського складу, й тому міські землевласники активно споруджують привабливі прибуткові будинки.

Наслідком швидкого розвитку міст було збільшення чисельності міського населення. В 1862 р. населення Подільської губернії становило 1806364 мешканці, з них у містах мешкали 120640 [17], що складало 6,68 % від усього населення. За Всеросійським переписом населення 1897 р. в губернії мешкали 3018299 осіб, з яких у містах – 221870 [18], тобто – 7,35 %. Однак, уже в 1913 р., коли населення губернії становило 3819262 мешканця, у містах проживали 371886 осіб [19], а це вже 9,74 %. Щоправда, зростання кількості населення було далеко не рівномірним у окремих містах. Переважна більшість міст протягом досліджуваного періоду (1861–1914 роки) зберігала поступовий розвиток, демографічно збільшившись приблизно в 2–2,5 рази. Виключення складає Вербоваць, населення якого зменшилося, а також Гайсин, що збільшився усього в 1,5 рази. Водночас, виокремлюється група міст, населення яких збільшилося більше, ніж утричі: Бар (300 %), Могилів (400 %), Вінниця (майже 500 %), Проскурів (майже 600 % (!)). Таким чином, станом на кінець 1913 р. група міст (Вінниця, Кам'янець-Подільський, Проскурів) переступила 40–тисячну межу чисельності й набула ознак великих міських поселень. До середніх міст (із населенням від 20 до 40 тисяч) можна зарахувати Могилів-Подільський, Балту, Жмеринку, Бар, умовно – Хмільник (19 тис. мешканців).

Як бачимо, в другій половині XIX ст. під впливом вищезгаданих містобудівних чинників починається якісна розбудова більшості подільських міст. Однак, ефективно впливати на поліпшення планомірної забудови міст державна адміністрація була безсилою. Згідно міського положення 1870 р. та 1892 р. піклування про облаштування міських поселень на основі затвердже-

них планів покладалося на міські органи самоврядування. Насправді плани подільських міст, якими користувалися від початку другої половини XIX ст. застаріли, оскільки вони були затверджені ще в 40-і роки XIX ст.; в багатьох випадках уже забудована територія на них не була позначена або ж спроектовані площі, бульвари та вулиці так і не були влаштовані. Тому, важливим етапом у розвитку міських поселень Поділля, стало затвердження в 1872–1874 роках перспективних планів розвитку й урегулювання міст Подільської губернії. За повідомленням Подільського губернатора, проекти таких планів були затверджені імператором у 1872 р. для Кам'янця-Подільського, Балти, наступного року – для Гайсина, Брацлава, Могилева, Проскурова, Літина; в 1874 р. – для Вінниці й інших міст [20]. Згідно з цих планів органи міського самоврядування надавали землі під забудову до кінця XIX ст. Проте, деякі невеликі міста, приміром – Нова Ушиця, Сальниця, Вербовець, Стара Ушиця й інші, ще тривалий час продовжували користуватися старими планами забудови.

Розглянемо основні напрямки розвитку забудови подільських міст і головні компоненти міської забудови, що почали з'являтися у найбільших містах Поділля наприкінці XIX – на початку XX ст.

Насичення міст промисловими підприємствами, транспортом, торговельними, адміністративними й освітньо-культурними закладами, військовими об'єктами, а також зростання чисельності населення призводили до розширення їхньої території. Міста втрачають чіткість своїх кордонів, території деяких збільшилися в кілька разів, вони не лише охоплювали близькі передмістя, але й досягали колись віддалених сіл і хуторів. Напрямки розвитку території міст залежали від трасування шляхів сполучення [21]. Особливо активною містоутворюючим чинником була залізниця, поява якої, безумовно, вносила свої корективи й у архітектурно-планувальний розвиток відповідних міст. Спорудження залізничного вокзалу, розташованого подекуди на досить значній відстані від центру міста, майже завжди спрямовувало територіальний напрямок розвитку такого населеного пункту у свій бік, і в подальшому призводило до зростання всієї площі забудови. Так, у зв'язку зі спорудженням залізничної станції у Проскуріві в 1870 р. це місто починає швидко забудовуватися у східному напрямку, вздовж залізниці [22]. Так само, активно розбудовуються привокзальні квартали Вінниці, що згодом значно збільшило Замостянську частину міста, де були прокладені широкі прямі вулиці й бульвар [23]. Завжди впливало як на розбудову міст, так і на формування їх планувальних структур, поштові шляхи (тракти), які проходили через населені пункти. В межах міст відрізки даних шляхів, поступово забудовуючись з обох боків, виконували важливі функції наскрізних міських магістралей, що з'єднували між собою окремі його частини, а інколи перебали на себе функції центральних вулиць. Це стосується, зокрема, Проскурова, Летичева, Літина, Бара й інших міст.

Дещо по-іншому здійснювалося розширення губернського міста. Основною концепцією розвитку Кам'янця-Подільського стала розбудова т.зв. Нового плану, що почав інтенсивно забудовуватися в 1870-х роках і куди

поступово переносилися деякі основні адміністративні та громадські установи губерньського центру – міська дума, Маріїнська жіноча гімназія, відділення Держбанку, Велика торгова площа тощо. Тут були споруджені визначні об'єкти: Подільська духовна семінарія (1865), новоплановський міст «зі скелі на скелю» (1874), Олександро-Невська церква (1897), Казенна палата (1898) [24].

Відповідно до містоутворюючих чинників та місцевих особливостей, міста Поділля наприкінці XIX – на початку XX ст. насичуються новими компоненти міської забудови. Розглянемо деякі з них.

Як і в попередній час, громадський центр у містах зберігав компактність, але якщо в середині XIX ст. на міській площі розташовувалися майже всі споруди громадського призначення, то в другій половині цього ж століття внаслідок укрупнення міст такі споруди будуються, здебільшого, на прилеглих до центру головних вулицях і кварталах. Так, у Проскуріві, крім вулиці Кам'янецької, в другій половині XIX ст. активно забудовувалася Олександрівська вулиця та прилегли до неї квартали, – і вже на початку XX ст. ця вулиця перебрала на себе функції центральної. В Кам'янці-Подільському, як уже зазначалося, частина громадських установ перемістилась на Новий план. Разом із тим, на периферії також могли концентруватися певні громадські споруди – біля залізничного вокзалу групувалися споруди, пов'язані з транспортом; готелі (Вінниця), на околицях виникали комплекси – військові містечка, лікарні (Вінниця, Проскурів).

Новим явищем стало створення у структурі міст зон відпочинку – міських садів, скверів, пляжів (купалень). Виникають подібні зони, як правило, в найбільших містах (Кам'янець-Подільський, Вінниця, Проскурів, Могилів), обійшовши маленькі міста. Кількість садів і парків, які майже в усіх випадках належали приватним особам, у процесі капіталістичної урбанізації помітно меншає або вони взагалі зникають, поступаючись зеленим алеям уздовж тротуарів. Інколи навіть перед прибутковими будинками й деякими громадськими спорудами виникали палісадники. Але загалом озеленення територією міст розподілялося нерівномірно – переважно воно зосереджувалося в центральних частинах міста або неподалік центру.

У формуванні архітектурного вигляду міста впродовж сторіч не останню роль відігравали площі, які були вузловими пунктами вуличної системи та розпланувальними ядрами функціональних зон міста. Але в розглядуваний період місце площі в містобудівній системі дещо змінилося: капіталістичному місту площа виявилась майже непотрібною. Громадське життя буржуа було більш пасивним за сільського мешканця, воно сповідувало задоволення більше особистих інтересів. Тому центр ваги архітектурної діяльності переноситься на будівельну ділянку й комфортне помешкання. А для військової муштри й урочистих парадів, які часто влаштовувалися у провінційних містах, цілком підходили плаці на околицях поселень. Так само відживали свій вік ринкові площі – замість відкритих базарів, де активність торгівлі залежала від пори року та погоди, споруджували ряди торгових крамниць. З містобудівної практики майже зникають колись великі соборні площі. Відкритий простір для

ритуальних обходів у престольні свята звужується до мінімуму. Це підтверджує новозбудована церква Олександра Невського в Кам'янці-Подільському.

Однак, якщо розглянути плани забудов міст, то можна помітити чималу кількість запроєктованих площ. Щоправда, ці позначки на мапі часто означали просто незабудований квартал. Ілюстрацією цього є плани Нового міста в Кам'янці-Подільському (1861, 1872 та 1884 р.), яке геометричною мережею вулиць оточувало давню частину. Тут передбачалося створити аж 7 площ, із яких 6 мали бути аналогічні за розмірами прилеглим кварталам і лише Семінарська площа в північному районі міста передбачалася більшою за розміром – ніби складеною з 4 кварталів. Подібний принцип був необтяжливим для проєктувальників і мав певні зручності: у разі потреби площу легко перетворювали в міський квартал [25]. У випадку з Кам'янцем-Подільським так воно й сталося. Або поглянемо на план забудови Проскурова 1874 та 1888 р., де було заплановано 4 площі [26]. Згодом незабудованою лишилась лише одна, привокзальна...

Значно більша увага приділялася забудові вулиць і кварталів. Законодавство Російської імперії регламентувала ширину вулиць і висоту навколишніх споруд; в місцевих постановках часом обумовлювалася, навіть, капітальність забудови. Наприклад, згідно з розпорядження Подільської губернської будівельної комісії від 1861 р. відносно реалізації Нового плану Кам'янця-Подільського, передбачалося 6 розрядів забудови вулиць і кварталів залежно від розташування їх у місті. Ця забудова мала різнитися за матеріалами, розмірами й архітектурною значущістю будівель [27]. Подібні розпорядження видавали органи влади й інших міст. Утім, такі постанови часто порушувалися приватними забудовниками.

Вулиці міст, які теж розрізнялися за діловою активністю і транспортною насиченістю, можна поділити на два основні типи: 1 – магістралі; 2 – житлові вулиці та провулки. На магістралях передбачалася капітальна забудова; на початку ХХ ст. проїжджу частину частини брукували, на них влаштовували водостоки й тротуари. Вулиці другого типу поступалися магістралям за рівнем благоустрою і характером забудови. Соціальна й функціональна диференціація частин міста зумовила відмінності у формі та розмірах кварталів, у характері й щільності їх забудови. Виокремилися, зокрема, певні квартали заможних верств населення із садибами, поруч яких розташовувалися господарчі подвір'я, навіть, город і сад [28].

Завдяки технічному прогресу помітно підвищився рівень благоустрою міст. На початку ХХ ст. у містах стали впроваджуватися революційні досягнення того часу: електрика (до 1914 р. перевагами електричного освітлення вже користувалися міста Балта, Кам'янець-Подільський, Вінниця, Проскурів, Могилів), телефонний зв'язок (перші мережі були прокладені у 1908–1910 роках у Вінниці, Могильові, Кам'янець-Подільському, Проскурові), електричний трамвай (запущений у Вінниці у 1912 р.), водогін (на 1910 р. мали Могилів і Вінниця) [29].

Незважаючи на значний прогрес порівняно з початком сторіччя, загалом благоустрій подільських міст був вельми недосконалим і дуже відставав від рівня тогочасних міст європейської частини Російської імперії. Простежувалась також різниця в комунальних зручностях різних міст. Це пояснювалося тим, що рівень благоустрою залежав від міських доходів, які були досить скромними. Значна різниця була також у благоустрої окремих частин міста. Влада упорядковувала здебільшого центральні райони і майже не турбувалася про околиці.

Серед окремих архітектурних одиниць, простежується поява наприкінці XIX ст. споруд нового типу, які визначали облік міст.

Основне значення в розвитку архітектури як мистецтва зберігали культурно-освітні споруди. Передусім, це стосується театральних будівель. Можна згадати театр у Кам'янці-Подільському (1869) або у Вінниці (будівництво було завершено в 1910 р., мав залу на 1000 місць, фактично представляючи собою дещо зменшену копію Київського театру опери та балету [30]). Новим типом споруд став «народний дім», призначений для організації дозвілля різних прошарків населення. В таких будівлях, як правило, були зали для виставок, лекцій і зборів, бібліотека, книжкова крамниця, приміщення для гуртків. У 1899–1900 роках «народний дім» з'явився у Кам'янці-Подільському [3, с. 214], в 1902 р. – у Вінниці [31].

Ще один вид споруд нового типу, які на початку XX ст. масово з'явилися в подільських містах – це фінансові установи та банки. Зовні ці споруди виражали капітальність, ніби втілюючи надійність і гарантованість збереження фінансів. Виокремлюються, наприклад, будівлі держскарбниці в Гайсині, відділення Південно-Російського банку в Проскуріві (1903), Державний і Об'єднаний банки в Кам'янці-Подільському (1896–1901) тощо.

У другій половині XIX ст. все ще будували традиційні гостинні двори та торгові ряди. Зокрема, у Вінниці наприкінці 1870–х років був зведений гостинний двір. Прогрес у архітектурі торговельних споруд полягав у прагненні забезпечити якнайкращі умови для продавця й покупця, перенести операції, що здійснювалися просто неба, під дах. Тому на зміну відкритим торговельним рядам приходять великі крамниці. Найбільш поширеними залишалися одиничні заклади у вигляді крамниць, розміщених у перших поверхах громадських і житлових будинків.

Разом зі стрімким розвитком поштового зв'язку змінювали свій вигляд поштові споруди. Їх вигляд ставав ошатнішим і презентабельним (приклад, поштово-телеграфна контора в Проскуріві, будинок поштмейстера в Могильові – обидва збудовані на початку XX ст.).

Визначними спорудами стають приміщення навчальних закладів. Можна назвати чимало таких, збудованих наприкінці XIX – на початку XX ст.: жіноча гімназія та реальне училище у Вінниці, реальне та міське училища у Проскуріві, реальне училище у Барі тощо.

Основним типом міської житлової забудови поступово стають багатоквартирні будинки, оскільки вони давали змогу домовласникам не лише жити

в місті, але й отримувати прибуток. Прибуткові будинки зводили лише в центральних кварталах, вони були переважно двоповерховими й гарно опорядженими. Проте, слід зазначити, що прибуткові будинки в подільських містах масово почали будувати лише з початком будівельного буму – в 1900–1914 роках.

У зв'язку з розвитком транспорту та зростанням мобільності певних груп населення особливу увагу звертали на будівництво залізничних вокзалів і готелів. Найвидатнішою вокзальною спорудою можна вважати вокзал у Жмеринці (1899–1904). Стосовно готелів, вони подібно до прибуткових будинків були розраховані на різний контингент мешканців. Тому в деяких містах створилася вельми розгалужена мережа цих закладів – від фешенебельних готелів до звичайних «мебльованих номерів». Так, наприклад, у губернському центрі – Кам'янці-Подільському – було 15 готелів, у Вінниці – 12, у Могильові-Подільському – 11 [32]. Серед усіх готелів Поділля найкращим вважався шестиповерховий «Савой» (1912 р., нині – готель «Україна») у Вінниці, який мав небачену на той час розкіш – єдиний у губернії електричний ліфт і гарячу воду. У Проскуріві тривалий час найпрестижнішим був готель «Петербурзький» (1898), поки в 1910–1912 роках не збудували чотирьохповерхову споруду готелю «Континенталь» – він мав 3 «люксові» апартаменти, 5 номерів «першого класу», електричне освітлення, але найголовніше – гаряче водопостачання [33].

Виробничі споруди мали вигляд кількоповерхових будівель і теж мали досить привабливий архітектурний вигляд. Такими спорудами, наприклад, стали цукрозаводи в Проскуріві, Барі та поблизу Хмельника. В ясих формах цегляного стилю в 1901 р. був зведений пивоварний завод у Проскуріві. Комунальне будівництво теж набувало вишуканих архітектурних форм. Яскравий приклад – водонапірна вежа у Вінниці, пожежна каланча у Балті тощо. Ці споруди не лише виконували свої прямі функції, але й стали справжньою окрасою міст.

Разом із дослідженням містоутворюючих процесів у містах Подільської губернії в другій половині XIX – на початку XX ст. постає питання збереження пам'яток архітектури та містобудування зазначеного періоду. Це особливо важливо з огляду на те, що більшість історичних міст Поділля якраз цього часу набули міського вигляду. Відтак, ці пам'ятки закарбували один із найважливіших періодів у історії згаданих міст. Чимало будівель означеного часу збереглося в Кам'янці-Подільському, Вінниці, Проскуріві, Могильові-Подільському, Жмеринці, Барі, Гайсині й інших містах; більшість з них потребує охорони й збереження.

Можна проілюструвати це на прикладі пам'яток Проскурова (нині – м. Хмельницький). Упродовж радянського часу в м. Хмельницькому не було взято під охорону жодної пам'ятки архітектури та містобудування. Лише в 1993 р. фахівці Науково-дослідного інституту теорії й історії архітектури та містобудування (м. Київ) провели комплекс науково-пошукових робіт у Хмельницькій області, в результаті яких був складений Реєстр нерухомих пам'яток містобудування й архітектури. Згідно цього Реєстру було запропоновано місцевим органам влади взяти під охорону 57 об'єктів м. Хмельницького з наданням

їм статусу пам'яток містобудування й архітектури місцевого значення. Проте, відсутність в міському управлінні архітектури та містобудування відповідної пам'яткоохоронної структури (точніше штатної одиниці в структурі міськвиконкому), призвела до того, що зазначені об'єкти під охорону не були взяті. Як наслідок: у 2002–2004 роках дві пам'ятки були знищені, деякі інші безконтрольно перебудовані.

Разом із тим, у 2005–2007 роках фахівцями редколегії «Зводу пам'яток історії та архітектури України» була проведена додаткова дослідницька робота щодо історичної цінності виявлених у 1993 р. й інших об'єктів давньої забудови міста. Результатом стали пропозиції внести до Реєстру ще 14 пам'яток архітектури та містобудування і пам'яток історії м. Хмельницького і одночасно видалити зі списку знищені й спотворені пам'ятки, що втратили історичну й архітектурну цінність (таких виявилось 4). Загалом же, виявлені об'єкти культурної спадщини в м. Хмельницькому мають важливе значення для збереження середовища історичної забудови та є цікавими пам'ятками архітектури кінця XIX – початку XX ст. Станом на сьогодні є негайна потреба у збереженні й охороні 65 пам'яток м. Хмельницького, присвоївши їм статус пам'ятки місцевого значення. Особливо нагальною є потреба збереження комплексної пам'ятки містобудування – вул. Проскурівської (колишньої Олександрівської), на якій розміщено 26 історичних будинків. Робочою групою, до якої увійшли фахівці від міських управлінь архітектури, культури, обласного краєзнавчого музею в листопаді 2007 р. були подані відповідні пропозиції та документи до органів міської влади. І наразі досі очікується прийняття рішення щодо юридичного статусу цих об'єктів.

Таким чином, забудова подільських міст у другій половині XIX – на початку XX ст. здійснювалася прискореними темпами і свідчила про посилення в регіоні урбанізаційних процесів. У формуванні архітектурно-планувальної структури подільських міст у зазначений період серед домінуючих чинників виступають соціальний, економічний, військовий і комунікаційний. Цього часу в містах з'являється більше громадських і адміністративних будівель, комплексів військових і складських приміщень тощо. Проте, в першу чергу визначало темпи забудови подільських міст якраз житлове будівництво – як найбільш масове. Подібно до інших міст Підросійської України, на Поділлі в другій половині XIX – на початку XX ст. державні органи, які займалися регламентацією й регулюванням будівництва, послабили нагляд над забудовою і надали більшу самостійність органам міського самоврядування. Негативним наслідком такої лібералізації було те, що губернська адміністрація мала в своєму розпорядженні обмежену кількість кваліфікованих спеціалістів, необхідних для складання і внесення змін до існуючих планів міст.

Згадана доба залишила на території Поділля певну кількість цікавих пам'яток – архітектури та містобудування, а також пам'яток історії. Наразі гостро стоїть питання про визначення їх статусу та вживання заходів щодо їх збереження й охорони.

1. Єсюнін С. Історія забудови міста Хмельницького // Архітектурний вісник. – 2005. – №2–3. – С. 48–53.
2. Зінчук М. Містобудування і архітектура Вінниці в другій пол. XIX – на поч. XX ст. // Вінниччина: минуле та сьогодення. Краєзнавчі дослідження. Матеріали XXI Вінницької наукової історико-краєзнавчої конференції. – Вінниця, 2007. – С. 126–131.
3. Будзей О. Вулицями Кам'янця-Подільського / Серія «Історичні місця України». – Львів, 2005. – 272 с.
4. Історія української архітектури (Ю.С. Асеев, В.В. Вечерський, О.М. Годованюк та ін.). За ред. В.І. Тимофієнка. – К.: Техніка, 2003. – 472 с.; іл.
5. Статистические сведения о Подольской губернии за 1862, 1863 и 1864 годы / Составил А. Демьяненко. – Каменец-Подольск, 1865. – С. 2.
6. Державний архів Хмельницької області (далі – ДАХО), ф. 117, оп. 1, спр. 6531, арк. 1–5.
7. Вся Россия. Русская книга промышленности, торговли, сельского хозяйства, администрации. Адрес-календарь Российской империи. – СПб., 1897. – Т. 2. – С. 1615.
8. Єсюнін С. Роль міст як адміністративних, економічних, культурно-освітніх центрів у Подільській губернії в другій пол. XIX – на поч. XX ст. // Матеріали V Буковинської Міжнародної історико-краєзнавчої конференції. – Т. 1. Історія України. Краєзнавство. – Чернівці, 2005. – С. 111.
9. Памятная книжка Подольской губернии на 1911 год. Составил В.Филимонов. – Каменец-Подольск, 1911. – III. Отдел статистический. – С. 107–108.
10. Завальнюк О.М., Комарницький О.Б. Кам'янець-Подільський: Історико-популярний нарис. – Кам'янець-Подільський, 2001. – С. 52–68.
11. Єсюнін С. Розвиток промисловості у заштатних містах Подільської губернії другої половини XIX століття // Наукові записки Вінницького державного педагогічного університету імені М. Коцюбинського. Серія Історія: Збірник наукових праць. Вип. 12. – Вінниця, 2007. – С. 196.
12. Єсюнін С. Військові гарнізони міст Подільської губернії другої половини XIX – початку XX століття: до історії формування та становлення // Матеріали XII Подільської історико-краєзнавчої конференції. – Кам'янець-Подільський: Оіюм, 2007. – Т.1. – С. 337.
13. Державний архів Вінницької області, ф. 230, оп. 1, спр. 49, арк. 125, 206.
14. ДАХО, ф. 240, оп. 1, спр. 193, арк. 322, 409.
15. Там само, ф. 117, оп. 1, спр. 94, арк. 44.
16. Там само, спр. 39, арк. 56.
17. Движение народонаселения в Подольской губернии с 1862 по 1864 год, статья Действительного члена и Секретаря К. Пенского // Труды Подольского губернского статистического комитета. – Каменец-Подольск, 1869. – С. 1–3.
18. Первая Всеобщая перепись населения Российской империи: Вып. XXXII. Подольская губерния. – СПб., 1904. – С. 1–4.
19. Календар-Справочна книжка на 1919 рік. – Кам'янець-Подільський, 1919. – С. 17–24.
20. ДАХО, ф. 227, оп. 1, т. 5, спр. 71, арк. 1–63 (також див.: ДАХО, ф. 227, оп. 1, т. 4, спр. 11605, 11623–11624).
21. Історія української архітектури... – С. 293–307.
22. Хмельницький обласний краєзнавчий музей (далі – ХОКМ), фонди, ф. 6868.
23. Зінчук М. Вказана праця. – С. 128.
24. Будзей О. Вказана праця. – 272 с.
25. Історія української архітектури... – С. 302–303

26. ХОКМ, фонди, ф. 6868.
27. ДАХО, ф. 227, оп. 1, т. 4, стр. 8499, арк. 3–6.
28. Історія української архітектури... – С. 304.
29. *Єсюнін С.* Роль міст... – С. 111.
30. *Зінчук М.* Вказана праця. – С. 129.
31. Там само. – С. 128.
32. Памятная книжка... – С. 211.
33. Хмельницький культурний: з минулого в майбутнє. – Хмельницький, 2006. – С. 28.

***Єсюнін С.Н.* Застройка городов Подольской губернии во второй половине XIX – в начале XX вв. и вопросы относительно ее сохранения (на примере г. Хмельницкого)**

В статье прослеживается динамика роста и особенности развития архитектурно-планировочных схем городов Подольской губернии во второй половине XIX – в начале XX ст. Определены факторы, которые влияли на указанные процессы, в частности – развитие и смещение транспортных коммуникаций, смена административного статуса городов и тому подобное.

Ключевые слова: Подольская губерния, города, архитектурно-планировочная схема, урбанизационные процессы, транспортная сеть, железная дорога, памятники архитектуры и градостроения.

***Yesyunin S.M.* Building of cities of the Podil'ska province in the second half of 19 – at the beginning of 20 centuries and questions in relation to its maintainance (on an example of Khmel'nytskiy)**

In the article the dynamics of growth and feature of development of architectonically-plan charts of cities of the Podil'ska province is traced in the second half of 19 – at the beginning of 20 centuries. Factors which influenced on the indicated processes are certain, in particular is development and displacement of transport communications, changing of administrative status of cities and others like that.

Key words: Podil'ska province, cities, architectonically-plan chart, urbanization processes, transport network, railway, monuments of architecture and town-planning.

О.Г. МОКРОУСОВА

**Монументально-декоративне мистецтво
в архітектурі Києва XIX – початку XX ст.:
проект і реалізація**

Публікація присвячена вивченню окремих аспектів монументально-декоративного мистецтва в архітектурі Києва XIX – початку XX ст. В основу роботи покладені архівні, бібліографічні, авторські натурні дослідження. Особлива увага приділяється конкурсним проектам будинків, монументальне