

С.В. Новікова

РОЗВИТОК МІСЬКОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ МАРІУПОЛЯ (XIX – ПОЧАТОК XX СТ.)

Досліджено процес формування та розвитку міської інфраструктури Маріуполя у XIX – на початку XX ст. Визначено, що найбільш активно місто почало розвиватися з 1870-х рр., що було спричинено появою великих підприємств та суттєвим пожвавленням його економічного життя, помітним зростанням кількості населення. Значною мірою модернізації міського життя Маріуполя, створенню умов для його економічного та соціального зростання, перетворення на один із значних центрів півдня Російської імперії сприяла вдала співпраця уряду, органів місцевого самоврядування та підприємницьких кіл.

Ключові слова: *Маріуполь, XIX – XX ст., міська інфраструктура, міське господарство, житлове будівництво, міська інженерна інфраструктура, транспортна інфраструктура, підприємства сфери обслуговування населення.*

Ефективна міська інфраструктура є запорукою для успішного економічного розвитку будь-якої країни, оскільки практично всі її інноваційні та індустріальні елементи формуються і розвиваються переважно у міському середовищі. Саме через це міста відіграють виключну роль у модернізації економіки, прискоренні темпів її розвитку. Не менш важливою є і соціальна складова розвитку міст, оскільки саме у них концентруються керівні структури та основна частина підприємців і капіталів.

Поняття «міська інфраструктура» включає у себе складові, що забезпечують нормальні умови проживання населення у місті: підприємства сфери обслуговування, водопостачання та водовідведення, транспорт та шляхи сполучення, електропостачання та ін. На жаль, і дотепер міська інфраструктура практично не приваблює вітчизняних інвесторів, існують проблеми через монополізацію її окремих секторів комунальними підприємствами, що не йде на користь ні життю міст, ні українській економіці в цілому. Але так було не завжди. XIX – початок XX ст., особливо бурхливі роки реформ та індустріалізації, є яскравим прикладом вдалої співпраці уряду, місцевої влади і підприємництва у справі розвитку міст Російської імперії. Тому важливим та цікавим представляється вивчення досвіду розвитку міської інфраструктури вітчизняних міст, у тому числі – і Маріуполя, у цей період.

Незважаючи на доволі значну кількість праць з історії Маріуполя, проблема розвитку його міської інфраструктури залишається дослідженою фрагментарно. Її окремі аспекти були розглянуті у роботах В. Коробки [9; 10], присвячених діяльності міського архітектора В. Нільсена та будівництву міського водопроводу, а також у краєзнавчому виданні «Маріуполь и его окрестности: взгляд из XXI века» [13], підготовленому працівниками Маріупольського краєзнавчого музею.

Джерельна база дослідження представлена діловодними, статистично-довідковими джерелами, матеріалами тогочасної періодики. Першу групу представляють документи органів місцевого самоврядування – Маріупольської міської думи та Маріупольського повітового земства [5; 6; 8; 27 – 30], в яких розглядалися різноманітні питання, у першу чергу пов'язані з фінансуванням будівництва та утриманням медичних закладів, шляхів сполучення, водопостачання та водовідведення, електропостачання та ін.

У статистично-довідкових виданнях [1 – 3; 7; 12; 14; 15; 17; 20; 21; 24; 26] представлена інформація про час відкриття, власників, обсяги виробництва, напрями

діяльності підприємств та закладів сфери обслуговування міста. У місцевій пресі також представлені різні аспекти життя міста [25].

Тривалий час, від оселення у місті греків-переселенців з Криму і до кінця 1850-х рр. Маріуполь залишався невеличким провінційним містечком. Його населення зростало дуже повільно, а інколи суттєво зменшувалося. Це у першу чергу пояснюється узаконеною урядом замкненістю місцевої грецької громади. Динаміку змін у кількості населення Маріуполя демонструють наступні показники:

Таблиця 1

Рік	1782	1816	1826	1840	1858	1887	1892	1897	1913
Кількість населення	2.984	3.333	2.998	3.659	5.289	16.815	19.069	31.116	57.747

[12; 15]

Лише на початку 1890-х рр., після будівництва великих металургійних підприємств і нового морського порту, проведення залізничного сполучення, Маріуполь став третім у Катеринославській губернії за кількістю населення та другим за міськими прибутками [12, с. 84].

Протягом 1780 – 1840-х рр. забудова Маріуполя перебувала у зародковому стані. За планом 1782 р. у місті були споруджені «избы из дикого камня – 26, избы из земляного кирпича – 22, избы деревянные – 43, дворы, в которых дикий камень приготовлен – 156». У 1795 р. місті було дворів – 459; кам'яних будинків – 118, з земляної цегли – 121, дерев'яних – 213 [12, с.73].

Більшість будівель вже у 1790-х рр. почала руйнуватися і потребувала капітального ремонту, будинки нагадували халупи, замість шибок у вікна вставлялася слюда. Поліцейський чиновник Сесеман, який у 1837 р. за дорученням таганрозького градоначальника наводив у Маріуполі порядок перед проїздом цесаревича Олександра, у своїх донесеннях писав про те, що розвалилася огорожа навколо міського собору, а на соборному дворі – усілякі нечистоти та сміття, вулиці у вибоїнах, будинки напівзруйновані і занедбані, вікна забиті дошками або заклеєні папером, усі огорожі розвалені та не пофарбовані, торгові ряди майже падають [12, с. 84-85].

Через дуже повільне зростання населення до 1880-х рр. повільними темпами відбувалася і забудова Маріуполя. Так, протягом 1820 – 1860-х рр. кількість приватних будинків збільшилася тільки вдвічі: з 629 до 1229 (1153 кам'яних та 72 дерев'яних), на середину 1880-х рр. їх налічувалося трохи більше 1500 [20; 21]

Про значну активізацію забудови міста наприкінці XIX ст. свідчить суттєве збільшення кількості підприємств, які виготовляли будівельні матеріали. Перша цегляна та черепична майстерня почала працювати у Маріуполі ще у 1780 р., у 1826 р. існувало вже 3 цегляних та черепичних заводи. На початку 1850-х рр. будівельні матеріали виробляли 6 цегляно-черепичних та 1 вапняний завод, на кінець 1860-х рр. їх кількість зросла до 10, на початку 1890-х рр. – до 31. Наприкінці 1880-х рр. вапно виробляли на 6, а у 1908 р. – на 9 печах [4, с.92].

Найбільшим підприємством подібного типу був завод відомого маріупольського підприємця Д.О. Хараджаєва, заснований у 1898 р. Він виробляв одну з найкращих у Катеринославській губернії марсельську черепицю, а також – голландську та стрічкову черепицю, звичайну і формовочну цеглу. Остання призначалася для будівництва найбільш складних архітектурних елементів і була через це найдорожчою за вартістю. Німецькому підданому О. Шенвельду належав відкритий у 1898 р. цементний завод, який випускав кольорову цементну плитку і не мав конкурентів на всьому Півдні Російської імперії [2, с.75].

Спочатку основними будівельними матеріалами при будівництві більшості споруд у Маріуполі були деревина, земляна цегла та камінь-пісковик, який видобували

неподалік від міста [11]. Найкращі з місцевих будівель звели з цегли в останній третині XIX – на початку XX ст. До їх числа у першу чергу належали будинки, де розміщувалися органи місцевого самоврядування. Нажаль, більшість з них були зруйновані під час визволення міста від німецької окупації.

Однією з таких споруд, нині втрачених, була двоповерхова цегляна будівля Маріупольської повітової земської управи, побудована у 1875 – 1876 рр. Вона знаходилася на Земській вулиці. Під час її будівництва відступили від типового проекту подібних споруд, надавши зовнішньому вигляду палацовий характер. На першому поверсі був відкритий книжковий магазин Маріупольського повітового земства, в якому також друкували листівки з краєвидами міста.

До найкращих зразків цегляних споруд Маріуполя кінця XIX – початку XX ст., що збереглися, належать будівлі Олександрівської чоловічої гімназії, Єпархіального училища, готелю «Континенталь», водонапірної башти та низка приватних будинків, збудованих міським архітектором В. Нільсеном. Більшість з них зведені у стилі модерн та еклектика.

Сфера обслуговування в Маріуполі була представлена мережею корчем, буфетів, кав'ярень, харчевень, пивних, заїжджих дворів, готелів і ресторанів. У початковий період історії міста їх кількість була незначною: на плані міста 1782 р. показані «гостинный двор – 1, лавки из дикого камня – 19, лавки из земляного кирпича – 19, лавки деревянные – 19». На 1795 р. маємо такі відомості: кав'ярень та заїжджих дворів – 3, харчевень – 4, кузень – 4, млинів – 10, заводів і фабрик тютюнових – 21, шкіряних – 1, повстяних – 3, цегляних – 1 [12, с.73].

У 1823 р. у статті «Краткое описание города Мариуполя и округа оного», опублікованій у журналі «Северный архив», надано такі цифри: «...постоялых дворов – 4, кофейных домов – 2, харчевен – 5, питейная контора – 1, питейных домов – 4, лавок – 120, погребов ренских – 15, магазинов для хранения товаров – 22, кузниц – 6, мельниц ветряных – 3» [11].

У 1855 р. у місті працювали «...аптека, 46 лавок, 14 погребов, макаронная фабрика, заводов кирпичных – 2, черепичных – 4, известковых – 1, водяных мельниц – 4 и одна гостиница». У 1864 р. маємо відомості про діяльність 126 «магазинов для склада товаров», 42 лавок, 1 корчми, 2 готелів, 3 харчевен, 4 заїжджих дворів [13]

На початку XX ст. у місті збільшилося число закладів роздрібної торгівлі. Так, у 1910 р. налічувалося 25 мануфактурних крамниць, 16 галантерейних, 17 шкіряних і взуттєвих, 5 тютюнових, 22 бакалійні крамниці, 10 підприємств нетоварної торгівлі (харчевні, кав'ярні, кондитерські крамниці, винні льохи) [2].

Перші готелі в місті з'явилися в другій половині XIX ст. До початку XX ст. деякі з них перетворилися на достатньо великі заклади. Серед найбільш старих – «Северная» (власник О. Камботекро), «Россия» (власник І. Псалті), «Европейская» (власник І. Кирилов), «Петербург» (власник Ф. Мелеков), «Москва» (власник Б. Акінітов), а також «Бристоль», «Гранд-отель», «Русский мир», «Версаль» [13]. Але безумовним лідером цього бізнесу був готель «Континенталь», що наприкінці XIX ст. належав А. Македону, а пізніше – Д. Калері. Розміщувався він у будинку Єлизавети Томазо. При готелі працювали ресторан і концертний зал.

Для забезпечення побутових потреб населення Маріуполя у місті працювали миловарні, свічкові та харчові підприємства. Свічкове і миловарне виробництво концентрувалося в руках переважно єврейських підприємців. Перший свічковий завод, що належав Дікареву, почав працювати у 1850 р. На початку XX ст. власниками свічкових заводів були С. Ігнатов, В. Василенко, В. Степанов, Ф. Попов. Виробництво мила почалося у 1872 р. на заводі І. Сегала, який виготовляв просте жовте, мармурове і кокосове мило. Наприкінці XIX – на початку XX ст. виникли невеликі миловарні

підприємства Є. Гольмана та М. Маміофа, на яких працювали 3 – 4 робітники та вироблялася продукція на 10 000 – 12 000 руб. на рік [4, с. 91 – 92].

Харчова галузь у місті розвивалася завдяки діяльності іноземних підприємців і була представлена броварнями, ковбасними та кондитерськими фабриками. Перша броварня була заснована у 1866 р. чеським підприємцем Й. Кучером. Вона виробляла 123 000 літрів пива на рік загальним коштом у 18 000 руб. Також виготовлявся мед. На підприємстві працювало 10 робітників. У виробництві використовувалися німецькі технології. На початку XX ст. ця броварня перейшла у власність до О. Сібера, власника декількох пивних крамниць. На початку XX ст. у місті також почав працювати пивний завод акціонерного товариства «Мюнхен» [1; 13, с. 171; 17].

З 1888 р. у Маріуполі розвивається кондитерське виробництво. На початку XX ст. у місті діяли чотири фабрики, власниками яких були І. Горелов, І. Литвинов, Ш. Ейдінов та І. Фукс. Найбільшим підприємством була «Конфетно-бараночная фабрика» Ізраїля Горелова, яка виробляла продукції на 42 000 руб. на рік. На ній працювало 42 робітники. З 1899 р. почала працювати фабрика ковбасних виробів чеського підприємця В. Карасека, яка деякий час була єдиною не тільки у Маріуполі, а й у Катеринославській губернії. На ній працювали 8 робітників, вироблялася продукція на 32 000 руб. на рік [13, с. 169].

Медичне обслуговування населення Маріуполя розвивалося завдяки зусиллям міської влади та земства. Першим медичним закладом міста був відкритий у 1855 р. госпіталь, який лікував поранених у Кримській війні. Він розміщувався у будівлі приходського училища. Потім нижчі чини постійно перебуваючої у місті військової команди обслуговував невеликий лазарет. У цей же час почалося збирання коштів на створення постійного медичного закладу для жителів міста. Цей процес завершився відкриттям у 1874 р. земської лікарні, яка розмістилася у найманому приміщенні. Лише у 1876 р. лікарня перебралася до своєї власної будівлі – нового будинку на розі Італійської та Больничної вулиць, придбаного земською управою у приватної особи. З 1884 по 1911 рр. лікарню очолював доктор медицини С.Ф. Гампер, один з провідних діячів Маріупольського земства [30].

Після низки вдосконалень на початок 1890-х рр. земська лікарня складалася з чотирьох будівель: (головного 2-поверхового, 1-поверхового флігеля для інфекційних хворих, 1-поверхової будівлі господарського призначення, 1-поверхового будинку для наглядача. Лікарня також мала невеликий сад та квітник. Згідно зі штатом лікарня розраховувалася на 30 місць: 20 чоловічих і 10 жіночих, але часто змушена була приймати до 50 чоловік. Спеціальних відділень у ній не було, виділялися лише палати по типах захворювань, але через нестачу місць цей розподіл часто порушувався. Згідно звіту земського лікаря С. Гампера земська лікарня не відповідала гігієнічно-санітарним нормам [5; 6; 28].

На утримання лікарні Маріупольське земство щорічно виділяло від 3 000 до 5 000 руб., допомога від міста становила 1 500 руб. на рік, але надходження цих коштів постійно затримувалося міською казною, а з 1890 р., після відкриття міської лікарні, припинилося. Для мешканців Маріупольського повіту медичні послуги у земській лікарні надавалися спочатку безкоштовно, але після відкриття міської лікарні почала стягуватися платня. Для мешканців інших повітів лікування коштувало спочатку 35 коп., потім – 50 коп. на добу [29].

У жовтні 1890 р. на міські кошти та пожертви приватних осіб у Маріуполі була відкрита міська лікарня, розрахована на 15 місць (10 чоловічих і 5 жіночих). Її очолив лікар І. Данилов. Лікарня призначалася виключно для лікування гострих випадків та інфекційних хворих. На початку XX ст. у міській лікарні працювали один лікар, три

фельдшери, одна акушерка та провізор; амбулаторних хворих приймали щодня лише з 10 до 12 години (крім вівторків).

Наприкінці XIX ст. для обслуговування працівників металургійних підприємств була відкрита лікарня на 32 місця з окремим інфекційним відділенням та аптекою. У ній працювали два лікарі, чотири фельдшери, два акушери та провізор з двома помічниками. На початку XX ст. почала діяти єврейська лікарня, в якій хворих обслуговували один лікар, один фельдшер та один помічник провізора. Прийом тривав лише дві з половиною години [23].

Крім цих медичних закладів на 1910 – 1916 рр. у Маріуполі діяли міська амбулаторія, хірургічна та гінекологічна лікарня, приватна лікарня фабрично-заводських дрібних підприємств, значна кількість приватних лікарів (стоматологів, гінекологів та ін.) та аптек (п'ять звичайних та одна сільська) [3].

Замощення площ і вулиць міста розпочалося у 1871 р. До цього більшість вулиць були ґрунтовими, тому у літню спеку над містом здіймалися хмари пилу, а під час проливних дощів вулиці перетворювалися на болото. Мостили осколками з місцевого граніту. Спочатку були замощені Соборна площа, Олександрівська площа (1890 р.) і вулиці Катерининська, Торгова (від Фонтану до Італійської) та Італійська до шосе (1871 р., на кошти міста), Марії-Магдалинінська вулиця до вокзалу (шосована у 1882 р. на кошти залізниці). У звіті портово-мостової комісії за 1889 р. ці заходи пояснювалися необхідністю полегшити вивіз хлібу з маріупольського порту за кордон та зменшити при цьому витрати на його транспортування до причалів. Кошти на замощення давав введений у 1880 р. півкопійчаний збір з хлібу, що відправлявся за кордон. У першу чергу були замощені вулиці, на яких знаходилися склади для зсипання зерна, а також ті, що були визнані під'їзними шляхами до порту [12].

Зручне розташування Маріуполя на узбережжі Азовського моря, його близькість до регіонів з розвиненим сільським господарством та промислами призвели до швидкого включення міста у внутрішню та зовнішню торгівлю. Значна частка сільськогосподарської продукції у цей період вивозилася іноземним купецтвом через річковий порт у гирлі р. Кальміус. Дозвіл на будівництво кам'яної набережної було отримано тільки у 1836 р., у 1848 р. було затверджено проект по облаштуванню шосе і спуску до пристані, які почали функціонувати з 1860 р. У рекордно короткий термін спорудили новий порт (1886 – 1889 рр.), обладнаний за останніми технічними вимогами того часу. Вже у 1913 р. його вантажообіг становив 1,9 млн. тонн, що вивело його в шістку найбільших портів Російської імперії. Значний вплив на розвиток транспортної інфраструктури Маріуполя мало доведення до міста у 1882 р. гілки приватної Донецької кам'яновугільної залізниці [4, с. 92].

Через територію міста проходив великий поштовий тракт, який з'єднував Катеринослав і Таганрог, а також транспортні шляхи до Олександрівська, Бахмутського та Павлоградського повітів, Криму, багато більш дрібних шляхів. Міського транспорту не існувало протягом усього досліджуваного періоду. Перевезення здійснювали візники двох розрядів, затверджених міською думою у 1908 р. Перше автомобільне сполучення (між портом та містом) почало діяти у Маріуполі з 1911 р. завдяки підприємцю В Рибальченку [27].

Міжміське сполучення також відбувалося і морем. У досліджуваний період пароплави поступово витісняють вітрильники з поштово-пасажирських перевезень, сполучення між портами стає регулярним, а потім – за розкладом, який майже не порушувався роками. У Маріуполь у 1840 – 1850-х рр. заходили два пароплави: «Бердянск» (лінія Таганрог – Маріуполь – Бердянськ – Керч) і «Митридат» (лінія Керч – Бердянськ – Маріуполь – Таганрог – Ростов) [20, с. 145].

Пароплави «Императрица Мария» та «Дон», які належали «Обществу пароходства по Дону, Азовскому и Черному морям с их притоками», відкрили сполучення на лінії Ростов – Керч, а пароплави «Аксай», «Донец» та «Ейск» здійснювали рейси на лінії Єйськ – Маріуполь із заходом в проміжні порти [18]. Пароплави компанії О. Стороженка «Аполлон», «Генерал Скобелев» та «Рысак» здійснювали рейси на лінії Ростов – Керч з заходом до Таганрога, Єйська, на Криву косу, до Маріуполя та Темрюка.

На початку ХХ ст. основні пасажирські перевезення з Маріупольського порту здійснювали судна компаній РОПіТ та І.Я. Древицького. Кораблі РОПіТ курсували між портами Керч, Маріуполь, Єйськ та Ростов-на-Дону, а також відходили з Маріуполя до кримських та кавказьких портів щодня, залежно від напрямку слідування.

Пароплави компанії І.Я. Древицького, який придбав підприємство у нащадків О. Стороженка, курсували по трьох лініях. Азовсько-Кримська лінія з'єднувала Ростов-на-Дону, Таганрог, Маріуполь, Бердянськ, Керч та Феодосію. Судна відходили з Маріуполя у вівторок, четвер, суботу та неділю о десятій годині ранку. Ахтарсько-Темрюкська лінія з'єднувала Ростов-на-Дону, Таганрог, Маріуполь, Ахтарі, Керч та Темрюк. Пароплави з Маріуполя відходили по понеділках та п'ятницях о десятій годині ранку. Невелика лінія Єйськ – Маріуполь з'єднувала ці два портових міста. Пароплави відходили з Маріуполя щодня о дванадцятій годині дня [25].

Наприкінці ХІХ – на початку ХХ ст. у Маріуполі починають діяти і дві місцеві приватні компанії: «Пароходство П. Регира» (пізніше перейменоване в «Петр Регир и Сын»), а також пароплавство Ф.К. Зворно і Е.С. ді Поллоне [16, с. 58 – 59].

З 1875 р. вулиці та площі міста почали освітлювати газовими ліхтарями, яких спочатку було 100, а на 1890-ті рр. – 300. Їх обслуговували лампівники, які ввечері запалювали у ліхтарях гас. Перша електростанція (приватна, належала Є. Томазо) у місті з'явилася у грудні 1898 р. для освітлення готелю «Континенталь». Вона працювала за допомогою газових двигунів, знаходилася у сусідньому з «Континенталем» дворі будинку Попова на Харлампіївській вулиці [8]. Згодом почала працювати перша міська електростанція, якою на початку ХХ ст. завідував інженер Г. Заам. Спочатку лише 12 електричних ліхтарів освітлювали Катерининську вулицю, а у 1913 р. їх було вже 686. У 1908 р. була визначена платня за користування електроенергією: 32 коп. за один Кв/год., 5 руб. – для кінотеатрів за вечір, знижка 1 коп. – для театрів, цирку та закладів, що утримуються на кошти благодійного товариства [20].

Водопровід у Маріуполі спорудили за проектом В. Нільсена лише у 1910 р., каналізації ж не існувало до 1930-х рр. До спорудження водопроводу населення користувалося водою з міського фонтану, про що можна знайти відомості ще у «Межевой книге Екатеринославской губернии Александровского уезда города Мариуполя с выгонною землею и с поселившимися на оной разными хуторами» (1826 р.): «Город сей в особенности изобилует хорошей ключевой пресной водой, она во многих местах, кроме колодцев, выходит сама собою на поверхность, с восточной же стороны под горою устроен каменный прочный фонтан, из коего жители города довольствуют себя и находящийся при домах скот – для употребления весьма здоровая» [14]. Забір води з джерела був безкоштовним. Воду постачали споживачам водовози, яких у 1908 р. нараховувалося 220.

Спорудження міської системи водопостачання було розпочато восени 1909 р. під керівництвом Г. Заама та В. Нільсена. З квітня 1910 р. проводилася прокладка водопровідних труб на більшості центральних вулиць міста. Для збільшення кількості абонентів прокладка відгалужень від центральної магістралі до меж двору (не більше 5 сажнів) здійснювалася на міські кошти. Сантехнічні послуги власникам домів (монтажні роботи, обладнання клозетів та ванних кімнат) надавало представництво фірми «Д.Е. Штернман и К°», яке почало діяти у місті з липня 1910 р. З лютого 1911 р.

почали встановлювати водоміри та стягувати з маріупольців платню за користування водою. З березня 1911 р. вода відпускалася з семи водорозбірних будок за такими розцінками: $\frac{1}{4}$ коп. з відра, 1 коп. – за водопій худоби (з голови), безкоштовно – кружками з особливих кранів. Міський фонтан був закритий [9; 10].

З 1860 р. в місті почав працювати телеграф. Лінія з'єднала Маріуполь з Одесою, Таганрогом. Пізніше поштово-телеграфні контори відкрилися в Маріупольському порту і на залізничному вокзалі. Для прискорення поштового сполучення з 1892 р. кореспонденція з міста та до нього перевозилася залізницею. У 1892 р. було прокладено телефонну лінію між станцією Маріуполь та портом, а з 1895 р. і у самому місті з'явився телефонний зв'язок. На 1 січня 1913 р. було зареєстровано 316 абонентів [1, с. 26; 2; 13]. У справі будівництва та експлуатації телефонних мереж Маріуполь опинився серед лідерів навіть у масштабі всієї країни.

Озеленення міста почалося у 1863 р. із заснування міського саду, у 1889 р. було закладено сквер. Міський сад значно розширився після візиту у Маріуполь у 1872 р. великого князя Костянтина Миколайовича, який виділив кошти на саджанці. Рис регулярного французького парку він набув завдяки зусиллям Г. Псалті, випускника вищої школи садівництва Версаля. Дерева на вулицях міста висаджували з 1890 р за розпорядженням катеринославського губернатора В. Шліппе та планами і розпорядженнями міської думи. Це були тополі, акації, осоки, лавровишні [13; 20].

Таким чином, протягом XIX – початку XX ст. Маріуполь з невеличкого провінційного містечка перетворився на достатньо велике місто, повітовий центр, в якому були зосереджені найбільші заклади промисловості і торгівлі повіту. Особливо прискореними темпами місто почало розвиватися з останньої чверті XIX ст. Найбільш помітний вплив на розквіт його міської інфраструктури мали будівництво нового морського порту та двох металургійних заводів, а також політика сприяння розвитку муніципального господарства з боку міської влади і фінансова підтримка підприємницьких кіл. Але багато проблем міського життя, особливо фінансування та стан медичних закладів, системи шляхів сполучення, санітарний стан міста, залишалися на доволі низькому рівні, оскільки потребували значних капіталовкладень, які ні держава, ні міська влада не могли надати у повному обсязі.

Список використаної літератури

1. Адрес-календарь и памятная книжка Екатеринославской губернии на 1894 год. – Екатеринослав : Тип. Я.М. Чаусского, 1894. – 216 с. ; Adres-kalendar i pamyatnaya knizhka Yekaterinoslavskoy gubernii na 1894 god. – Yekaterinoslav : Tip. Ya.M. Chausskogo, 1894. – 216 s..

2. Адрес-календарь «Весь Мариуполь и его уезд». – Мариуполь : Типография С.А. Копкина, 1910. – 166 с. ; Adres-kalendar «Ves Mariupol i ego uезд». – Mariupol : Tipografiya S.A. Korkina, 1910. – 166 s.

3. Лечебные заведения [Электронный ресурс] // Адрес-календарь Екатеринославской губернии на 1916 год. Мариупольский уезд. – Режим доступа : <http://old-mariupol.com.ua/adres-kalendar-na-1916-god--5/> ; Lechebnye zavedeniya [Elektronnyy resurs] // Adres-kalendar Yekaterinoslavskoy gubernii na 1916 god. Mariupolskiy uезд. – Rezhim dostupa : <http://old-mariupol.com.ua/adres-kalendar-na-1916-god--5/>

4. Волониць В. С. Промисловий розвиток м. Маріуполя у XIX – на початку XX ст. / В. С. Волониць, С. В. Новікова // Грани. – 2013. – № 12. – С. 89–96 ; Volonyts V. S. Promyslovyi rozvytok m. Mariupolia u KhIKh – na pochatku XX st. / V. S. Volonyts, S. V. Novikova // Hrani. – 2013. – № 12. – S. 89–96

5. Гампер С. Ф. О современном строе и состоянии земской медицины в уездах Екатеринославской губернии за 1900, 1901 и 1902 годы / С. Ф. Гампер. – Екатеринослав, 1903. – Ч. 2 : По Мариупольскому уезду. – 81 с. ; Gamper S. F. O sovremennom stroe i

sostoyanii zemskoy meditsiny v uездakh Yekaterinoslavskoy gubernii za 1900, 1901 i 1902 gody / S. F. Gamper. – Yekaterinoslav, 1903. – Ch. 2 : Po Mariupolskomu uезdu. – 81 s.

6. Гампер С. Ф. Отчет о состоянии земской медицины в Мариупольском уезде Екатеринославской губернии в 1899 году / С. Ф. Гампер. – Мариуполь, 1900. – 221 с. ; Gamper S. F. Otchet o sostoyanii zemskoy meditsiny v Mariupolskom uезде Yekaterinoslavskoy gubernii v 1899 godu / S. F. Gamper. – Mariupol, 1900. – 221 s.

7. Ежегодник Приднепровья и памятная книжка Екатеринославской губернии на 1913 год. – Екатеринослав, 1913. – 584 с. ; Yezhegodnik Pridneprovya i pamyatnaya knizhka Yekaterinoslavskoy gubernii na 1913 god. – Yekaterinoslav, 1913. – 584 s.

8. Журналы очередных и чрезвычайных заседаний Мариупольской городской думы за 1899 г. – Мариуполь : Типо-литография А. А. Франтова, 1900. – 247 с. ; Zhurnaly ocherednykh i chrezvychaynykh zasedaniy Mariupolskoy gorodskoy dumy za 1899 g. – Mariupol : Tipo-litografiya A. A. Frantova, 1900. – 247 s.

9. Коробка В. Н. Архитектор Нильсен и его водонапорная башня, ставшая символом Мариуполя / В. Н. Коробка // Приазовский рабочий – 2008. – 15 окт. (№155). - С. 4 ; Korobka V. N. Arkhitektor Nilsen i ego vodonapornaya bashnya, stavshaya simvolom Mariupolya / V. N. Korobka // Priazovskiy rabochiy – 2008. – 15 okt. (№155). - S. 4

10. Коробка В. М. Заходи громадського управління Мариуполя із влаштування міського водопроводу / В. М. Коробка // Грані. – 2013. – № 3. – С. 88–93 ; Korobka V. M. Zakhodi gromadskogo upravlinnya Mariupolya iz vlashtuvannya miskogo vodoprovodu / V. M. Korobka // Grani. – 2013. – № 3. – S. 88–93.

11. Краткое описание города Мариуполя и округа оно́го, в 1823 году // Северный архив. – 1826. – № 14-15. – С. 110-112 ; Kratkoe opisaniye goroda Mariupolya i okrugy onogo, v 1823 godu // Severnyy arkhiv. – 1826. – № 14-15. – S. 110-112

12. Мариуполь и его окрестности: Отчет об учебных экскурсиях Мариупольской Александровской гимназии / изд. почет. Попечителя Д.А. Хараджаева. – Мариуполь : Тип. А. А. Франтова, 1892. – 461 с. ; Mariupol i ego okrestnosti: Otchet ob uchebnykh ekskursiyakh Mariupolskoy Aleksandrovskoy gimnazii / izd. pochet. Popechitelya D.A. Kharadzhaeva. – Mariupol : Tip. A. A. Frantova, 1892. – 461 s.

13. Мариуполь и его окрестности: взгляд из XXI века / Р. П. Божко, Т. Ю. Були, Н. Н. Гашененко и др. – Мариуполь : Рената, 2006. – 354 с. , Mariupol i ego okrestnosti: vzglyad iz XXI veka / R. P. Bozhko, T. Yu. Buli, N. N. Gashenenko i dr. – Mariupol : Renata, 2006. – 354 s.

14. Межевая книга Екатеринославской губернии Александровского уезда города Мариуполя с выгонною землею и с поселившимися на оной разными хуторами. – Мариуполь, 1877. – 19 с. ; Mezhevaya kniga Yekaterinoslavskoy gubernii Aleksandrovskogo uезда goroda Mariupolya s vygonnoyu zemleyu i s poselivshimisya na onoy raznymi khutorami. – Mariupol, 1877. – 19 s.

15. Населенные места Российской империи в 500 и более жителей с указанием всего наличного в них населения и числа жителей преобладающих вероисповеданий. По данным первой всеобщей переписи населения 1897 г. – Санкт-Петербург : Типография «Общественная польза», 1905. – 270 с. ; Naselennye mesta Rossiyskoy imperii v 500 i bolee zhiteley s ukazaniem vsego nalichnogo v nikh naseleniya i chisla zhiteley preobladayushchikh veroispovedaniy. Po dannym pervoy vseobshchey perepisi naseleniya 1897 g. – Sankt-Peterburg : Tipografiya «Obshchestvennaya polza», 1905. – 270 s.

16. Новікова С. В. Діяльність судноплавних компаній у Мариуполі (остання чверть XIX – початок XX ст.) / С. В. Новікова // Вісник Мариупольського державного університету. Серія : Історія. Політологія. – 2016. - Вип. 15. – С. 57-63 ; Novikova S. V. Diialnist sudnoplavnykh kompanii u Mariupoli (ostannia chvert KhIKh – pochatok XX st.) /

S. V. Novikova // Visnyk Mariupolskoho derzhavnoho universytetu. Seriiia : Istoriia. Politolohiia. – 2016. – Vyr. 15. – S. 57-63.

17. Новороссийский календарь на 1893 год / под ред. А. С.Бориневича; Одесское городское общественное управление. – Одесса : Типография В. В. Кирхнера, 1892. – 227 с. ; Novorossiyskiy kalendar na 1893 god / pod red. A. S.Borinevicha; Odesskoe gorodskoe obshchestvennoe upravlenie. – Odessa : Tipografiya V. V. Kirkhnera, 1892. – 227 s.

18. Общество пароходства по Дону, Азовскому и Черному морям с их притоками : очерк 35-летней деятельности. – Санкт-Петербург, б. г. – 54 с. ; Obshchestvo parokhodstva po Donu, Azovskomu i Chernomu moryam s ikh pritokami : ocherk 35-letney deyatelnosti. – Sankt-Peterburg, b. g. – 54 s.

19. Основание города Мариуполя и некоторые данные к его истории [Электронный ресурс] // Мариуполь и его окрестности. – Мариуполь, 1892. – Режим доступа : <http://old-mariupol.com.ua/vtoroj-den-ekskursii-15-marta/> ; Osnovanie goroda Mariupolya i nekotorye dannye k ego istorii [Elektronnyy resurs] // Mariupol i ego okrestnosti. – Mariupol, 1892. – Rezhim dostupa : <http://old-mariupol.com.ua/vtoroj-den-ekskursii-15-marta/>

20. Павлий В. Азовское море. Очерки истории торгового и военного мореплавания / В. Павлий. – Мариуполь : ПМЦ МК «Азовсталь», 1994. – 316 с. ; Pavliy V. Azovskoe more. Ocherki istorii torgovogo i voennogo moreplavaniya / V. Pavliy. – Mariupol : PMTs MK «Azovstal», 1994. – 316 s.

21. Памятная книжка и адрес-календарь Екатеринославской губернии на 1889 год. – Екатеринослав, 1889. – 317 с. ; Pamyatnaya knizhka i adres-kalendar Yekaterinoslavskoy gubernii na 1889 god. – Yekaterinoslav, 1889. – 317 s.

22. Петрашевский А. Ф. Восьмой день экскурсии – 23 апреля. Лечебные учреждения [Электронный ресурс] / А. Ф. Петрашевский // Мариуполь и его окрестности. – Мариуполь, 1892. – Режим доступа : <http://old-mariupol.com.ua/vosmoj-den-ekskursii--23-aprelya/> ; Petrashevskiy A. F. Vosmoy den ekskursii – 23 aprelya. Lechebnye uchrezhdeniya [Elektronnyy resurs] / A. F. Petrashevskiy // Mariupol i ego okrestnosti. – Mariupol, 1892. – Rezhim dostupa : <http://old-mariupol.com.ua/vosmoj-den-ekskursii--23-aprelya/>

23. Руденко Н. История мариупольской медицины [Электронный ресурс] / Н. Руденко. – Режим доступа : <http://old-mariupol.com.ua/istoriya-mariupolskoj-mediciny/> ; Rudenko N. Istoriya mariupolskoy meditsiny [Elektronnyy resurs] / N. Rudenko. – Rezhim dostupa : <http://old-mariupol.com.ua/istoriya-mariupolskoj-mediciny/>

24. Семенов П. Мариупольский греческий округ / П. Семенов // Географическо-статистический словарь Российской империи. — Санкт-Петербург, 1867. – Т. 3. – С. 178 – 180 ; Semenov P. Mariupolskiy grecheskiy okrug / P. Semenov // Geograficheskostatisticheskiy slovar Rossiyskoy imperii. — Sankt-Peterburg, 1867. – Т. 3. - S. 178 – 180.

25. Расписание движения пароходов И. Я. Древицкаго // Мариупольская жизнь. – 1911. – 25 июня ; Raspisanie dvizheniya parokhodov I. Ya. Drevitskago // Mariupolskaya zhizn. – 1911. – 25 iyunya.

26. Русское Общество Пароходства и Торговли. Расписание рейсов // Мариупольская жизнь. – 1910. – 25 августа ; Russkoe Obshchestvo Parokhodstva i Torgovli. Raspisanie reysov // Mariupolskaya zhizn. – 1910. – 25 avgusta.

27. Пути сообщения // Систематический сборник постановлений Мариупольского уездного земства с 1869 по 1913 гг. – Мариуполь, 1916. – Ч. 1. – С. 495–548 ; Puti soobshcheniya // Sistematicheskiy sbornik postanovleniy Mariupolskogo uездного zemstva s 1869 po 1913 gg. – Mariupol, 1916. – Ch. 1. – S. 495–548.

28. [5822. Собранием утверждены правила содержания и управления Мариупольской земской больницы] // Систематический сборник постановлений Мариупольского уездного земства с 1869 по 1913 гг. – Мариуполь, 1916. – Ч. 2. – С. 402

; [5822. Sobraniem utverzhdeny pravila sodержaniya i upravleniya Mariupolskoy zemskoy bolnitsy] // Sistematischeskiy sbornik postanovleniy Mariupolskogo uездного zemstva s 1869 po 1913 gg. – Mariupol, 1916. – Ch. 2. – S. 402

29. [5825. Управа докладывает собранию, что в кассу управы не поступает ежегодное ассигнование от городской думы в размере 1 500 руб.] // Систематический сборник постановлений Мариупольского уездного земства с 1869 по 1913 гг. – Мариуполь, 1916. – Ч. 2. – С. 403 ; [5825. Uprava dokladyvaet sobraniyu, chto v kassu upravu ne postupaet ezhegodnoe assignovanie ot gorodskoy dumy v razmere 1 500 rub.] // Sistematischeskiy sbornik postanovleniy Mariupolskogo uездного zemstva s 1869 po 1913 gg. – Mariupol, 1916. – Ch. 2. – S. 403.

30. [5960. Заслушан доклад управы о помещении в гор. Мариуполе земской больницы] // Систематический сборник постановлений Мариупольского уездного земства с 1869 по 1913 гг. – Мариуполь, 1916. – Ч. 2. – С. 441–442 ; [5960. Zaslushan doklad upravu o pomeshchenii v gor. Mariupole zemskoy bolnitsy] // Sistematischeskiy sbornik postanovleniy Mariupolskogo uездного zemstva s 1869 po 1913 gg. – Mariupol, 1916. – Ch. 2. – S. 441–442.

Стаття надійшла до редакції 20.12.2017 р.

S. Novikova

DEVELOPMENT OF MARIUPOL CITY'S INFRASTRUCTURE (XIX – EARLY XX)

The formation and development of Mariupol city's infrastructure in the XIX – early XX centuries was a rather complicated process. In the first half of the XIX century the city remained a small provincial town where increasing population was very slow due to the closeness of the local Greek community. For a variety of reasons, mainly because of lack of funding, many components of the city's economy were in the initial stage. The public services sphere was extremely poorly developed, there were no or not developed systems of water supply and water disposal, transport and the transport routes system and other components of the city's infrastructure.

The situation started changing in the second half of the XIX century, especially after the permission to the representatives of other nationalities to settle down in Mariupol. Expanding population led to significant increase in the extent of constructing residential and administrative buildings, the quality of constructing improved, the number of companies producing building materials increased tenfold.

Especially actively different components of Mariupol city's economy were developed since the XIX – early XX century. It is attributed to founding some large-scale enterprises, city's economic life recovery, increasing population practically eightfold. It is precisely in this period the sufficient modernization of Mariupol city's life took place: the streets were paved; kerosene and then electrical lighting as well as water supply system, telegraph and telephone communication appeared.

Since 1870ies the number of public services enterprises (hotels, cook-shops, coffee houses and pubs) also increased. Health institutions (territorial and city hospitals, private health institutions and pharmacies) appeared. There were founded enterprises producing varied production for the city's population consumer needs (confectionery, sausage, beer, soap and candle works).

To a great extent modernization of Mariupol city life, creating conditions for its economic and social development, intensification of urbanization were promoted by the successful cooperation among the government, local government bodies and entrepreneurial groups.

Key words: Mariupol, the XIX – early XX century, city's infrastructure, city's economy, housing construction, city's engineering infrastructure, transport infrastructure, public services enterprises.