

Кам'янець-Подільський національний університет імені Івана Огієнка
Історичний факультет
Кафедра історії України

Дипломна робота магістра
з теми:
«Соціальна інфраструктура міст Правобережної України в роки Першої
світової війни (1914-1917 рр.)»

Виконав: здобувач II курсу
денної форми здобуття вищої освіти
історичного факультету
спеціальності 014 Середня освіта
(Історія)
за освітньо-професійною програмою
Середня освіта (Історія)
Ist1-M23 групи
другого (магістерського) рівня вищої
освіти навчання
Мойсеєв Ілля Миколайович

Науковий керівник: Комарніцький
Олександр Борисович, доктор
історичних наук, професор кафедри
історії України

Рецензент

Зміст

Вступ	3
Розділ 1. Історіографія та джерельна база дослідження	7
Розділ 2. Міста Правобережної України напередодні Першої світової війни	15
Розділ 3. Розвиток транспорту, зв'язку та становище у житлово-комунальній сфері	29
Розділ 4. Мережа закладів культури і освіти та медицина регіону в умовах війни	58
Висновки	73
Список використаних джерел та літератури	77

ВСТУП

Актуальність теми дослідження. Перша світова війна, незважаючи на її величезні політичні, економічні та соціально-психологічні наслідки, довгий час залишалася «забутою» як в історичній науці, так і в народній пам'яті. У радянський період це було зумовлено її наявністю в тіні так званої «Жовтневої революції», а після проголошення незалежності України – подій Українських визвольних змагань. Поглиблений інтерес до вивчення різних аспектів Великої війни, як її також називають на заході, виник у вітчизняних науковців лише в ХХІ столітті, зокрема після відзначення 100-річчя її початку в 2014 році.

Війна, що розпочалася в серпні 1914 року, стала сутичкою між найбільшими державами того часу і призвела не лише до значних бойових втрат, а й до знищення старих європейських монархій. Це була перша в історії людства тотальна війна, яка вимагала максимальної мобілізації економічних і психологічних ресурсів усіх учасників, що суттєво змінило повсякденне життя сучасників, створивши новий тип людини та суспільства. У цьому процесі велике значення мала необхідність перемоги над ворогом, що призвела до посилення ролі держави в суспільному житті та введення нових механізмів управління, які проникли навіть у найбільш інтимні сфери повсякденності.

Зміни в містах відбувалися швидше, ніж на селі, через більшу взаємодію між державою і суспільством. Оскільки Правобережна Україна була прифронтовою зоною та тилом Південно-Західного фронту російської армії, роль війни в повсякденному житті її жителів була значно більшою, ніж в інших регіонах України, що входили до складу Російської імперії.

Інтерпретація подій 1914–1917 років через призму історії повсякденності та забезпечення суспільства матеріальними і духовними

благами дозволяє відтворити трансформацію поведінкових практик міського населення, їх адаптацію до воєнного часу, перехід від мирного до екстремального світу, а також прослідкувати зміну світосприйняття та особливості забезпечення життєдіяльності міст в умовах війни. Паралелі з сучасною військово-політичною ситуацією в Україні підкреслюють значущість теми як для науки, так і для практики та суспільно-політичної ситуації. Це визначає актуальність дослідження.

Зв'язок роботи з науковими програмами. Дипломна робота виконана у рамках науково-дослідної теми кафедри історії України Кам'янець-Подільського національного університету імені Івана Огієнка «Проблеми історії суспільних змін і трансформацій в Україні від найдавніших часів і до сьогодення» (№ держ. реєстрації 0116U008422).

Об'єкт дослідження – повсякденне життя міського населення Правобережної України в умовах Першої світової війни.

Предметом дослідження виступають особливості матеріально-побутового та духовного життя, взаємовідносини на етнічному рівні, ставлення до війни, а також до груп військових і цивільних осіб у містах.

Мета дослідження полягає в комплексному аналізі впливу воєнного часу на різні аспекти матеріального забезпечення і повсякденного життя міського населення Правобережної України.

Виходячи і мети та предмету дослідження автором було визначено наступні завдання:

- оцінити стан наукової розробки теми, перевірити репрезентативність і достовірність джерельної бази;
- проаналізувати соціально-економічне становище, культурний розвиток і морально-психологічний стан міського населення перед війною;
- вивчити зміни в матеріальному становищі і способі життя городян;
- дослідити житлову кризу та її вирішення на місцевому і загальнодержавному рівнях;

- охарактеризувати стан міської інфраструктури та санітарно-епідеміологічну ситуацію.

Хронологічні межі роботи охоплюють період з 1 серпня 1914 р. (початок Першої світової війни) до березня 1917 р., що позначається періодом від початку війни до Лютневої революції в Російській імперії до її розпаду.

Географічні межі дипломної роботи сягають Київської, Подільської та Волинської губерній Правобережної України, що входили до складу Київського генерал-губернаторства до 1914 року.

Методологічною основою дослідження, а саме характеристики соціальної інфраструктури міст та умов життя міського населення Правобережної України в період Першої світової війни є основні принципи наукового пізнання діалектики та детермінізму, а також загальнонаукові принципи історизму та об'єктивності. Для розкриття теми використано такі теоретико-методологічні підходи, як антропологічний, системний, історико-ситуативний та формаційний. Під час виконання науково-дослідницьких завдань застосовані загальнонаукові методи (логічні прийоми порівняння, узагальнення, аналізу та синтезу, описово-розповідний метод, індукція і дедукція), а також спеціальні та міждисциплінарні методи історичного дослідження (історико-порівняльний, історико-типологічний, історико-генетичний, статистичний).

Наукова новизна дослідження полягає в комплексному вивченні повсякденного життя населення міст Правобережної України в роки Першої світової війни через аналіз впливу воєнних подій на суспільну свідомість городян, їхній рівень життя, стан житлово-комунальної сфери та міської інфраструктури.

Теоретичне і практичне значення матеріалів роботи полягає в тому, що її основні положення, обґрунтування та висновки роботи можуть бути використані для подальшого вивчення проблем як повсякденної, так і соціальної історії регіону. Практичне значення полягає в тому, що

фактологічний матеріал, теоретичні позиції, висновки та узагальнення, представлені в дослідженні, значно розширюють сучасні уявлення про історію Першої світової війни в Україні. Результати цього дослідження можуть бути використані при написанні узагальнюючих праць з історії Першої світової війни 1914–1918 років, регіональної історії, а також у краєзнавчих дослідженнях. Отримані матеріали можуть бути корисні при підготовці лекцій та проведенні практичних занять з історії України. Вони також стануть корисними для майбутніх досліджень повсякденного життя та соціальної історії цього періоду.

Структура роботи зумовлена поставленими завданнями. Дипломна робота складається зі вступу, чотирьох основних розділів, висновків і списку використаних джерел та літератури.

РОЗДІЛ 1

ІСТОРІОГРАФІЯ ТА ДЖЕРЕЛЬНА БАЗА ДОСЛІДЖЕННЯ

Дослідження історіографії обраної теми дослідження ґрунтується на принципах історизму, який передбачає розгляд процесу пізнання в динаміці та зміні, враховуючи характер епохи, її культурно-історичний тип, тип пізнання, а також відповідну теорію та методологію. Історіографію проблеми стану соціальної інфраструктури міст Правобережної України в 1914–1917 рр. за проблемним принципом можна поділити на кілька груп: праці сучасників досліджуваного періоду, радянських дослідників, сучасних українських вчених та зарубіжних істориків.

Перша група є найбільш обмеженою через короткий часовий проміжок. Важливо зауважити, що питання соціальної інфраструктури міст Правобережної України здебільшого розглядали не професійні історики, а публіцисти, громадські діячі, чиновники тощо. Тому ці праці часто мали публіцистичний характер, проходили військову цензуру і були частиною імперської пропаганди. Однак, завдяки своїм посадам, автори мали доступ до різноманітних статистичних даних і могли наводити факти, отримані під час своєї службової діяльності. Враховуючи, що не вся документація того часу збереглася на території України, ці матеріали є надзвичайно важливими для дослідження.

Наступний період, 20-80-ті роки ХХ ст., відзначається появою досліджень, які розглядали соціально-економічну історію міст у контексті урбаністичних проблем. Дослідження українських міст пореформеної доби почалося в 1920-х роках і було зумовлене необхідністю осмислення досвіду попередніх років для створення ефективної системи управління економікою та соціальною сферою в умовах побудови радянського суспільства. Цей

період ознаменувався як короткими статистичними публікаціями, так і більш ґрунтовними дослідженнями.

У 1964 році вінницькі історики опублікували книгу «Вінниця: історичний нарис» [90], в якій Першу світову війну було висвітлено відповідно до класичних радянських канонів. У радянській історіографії проблеми повсякденного життя міського населення розглядалися опосередковано, зазвичай у контексті класових протиріч і як передумови приходу більшовиків до влади. Основну увагу приділяли матеріальному становищу робітників та ставленню різних класів до воєнної політики.

Після проголошення незалежності України в 1991 році, науковці отримали можливість вільно обирати теми для досліджень, що відкрило нові горизонти для вивчення минулого країни. Демократичні зміни і падіння «залізної завіси» сприяли інтеграції української історіографії в світову науку. В результаті з'явилася велика кількість праць, що стосувалися як соціально-економічної та політичної історії України, так і повсякденності, зокрема в умовах військово-політичних катаклізмів.

Інтерес до соціальних аспектів Першої світової війни в українській науці зростав, що підтверджується аналізом праць, зокрема двотомного видання Інституту історії НАН України «Велика війна 1914–1918 рр. і Україна» [83]. Перший том містить розділ, присвячений соціально-економічному становищу та повсякденному життю українського соціуму. З 2014 року, до сторіччя з початку Першої світової війни, в Україні було проведено низку міжнародних та всеукраїнських конференцій, на яких обговорювались соціальні аспекти воєнної доби (суспільні настрої, благодійництво, біженство тощо).

Значною подією в дослідженні історії повсякденності Першої світової війни стала публікація О. Вільшанської «Повсякденне життя населення України під час Першої світової війни» (2004) [89]. У своїй праці авторка опиралася на джерела, зокрема місцеві газети та спогади сучасників, порушивши широке коло питань, пов'язаних із матеріальним становищем

населення, зокрема продовольчою та житловою кризами, зниженням рівня життя, а також проблемами транспорту та зв'язку. Вільшанська вказує на те, що Перша світова війна спричинила потужне прагнення до кардинальних змін у суспільстві.

Методологічні підходи О. Вільшанської залишаються важливим орієнтиром для дослідників повсякденності Першої світової війни. Це підтверджує стаття А. Лисого та М. Марценюка про повсякденне життя жителів Вінниці в 1914–1917 рр. [119], у якій завдяки використанню місцевих архівів і преси введено нові матеріали до наукового обігу.

Міська інфраструктура Правобережжя в 1914–1917 роках представлена в різних дослідженнях, присвячених історії міст. Особливо детально вивчено Західну Волинь. Зокрема, варто зазначити статті О. Соловйова [134-135], де автор зосереджується на попередньому зростанні міського простору цього регіону, зокрема в соціально-економічній та культурно-побутовій сферах, а також зазначає деструктивний вплив війни на їхній розвиток.

Інфраструктура міст цього періоду досліджена фрагментарно. Наприклад, праці О. Вітюка про Вінницю та інші міста Поділля, зокрема «Кам'янець-Подільський у переддень та на початку Першої світової війни», «Гайсин у Першій світовій війні (1914–1917 рр.)» та «Могилів-Подільський під час війни» [93, 105, 107] значно доповнюють картину досліджуваного періоду. Кращими є дослідження Києва, зокрема О. Вільшанської, що зосередилася на змінах в громадському побуті та суспільно-психологічних настроях киян.

У науці існують праці, що висвітлюють історію міст перед початком Першої світової війни. Зокрема, монографія В. Молчанова [122] аналізує добробут міських мешканців, зокрема в Кам'янці-Подільському, Києві та Житомирі, та відзначає розвиток міського транспорту і житлового забезпечення. О. Вільшанська в монографії висвітлює вплив технічних новинок на повсякденне життя.

Статті А. Гуменюка, С. Добржанського та О. Прищепи також висвітлюють різні аспекти розвитку міст Правобережної України до війни. Гуменюк зосередився на міграційних процесах, які сприяли зростанню міського населення, а Добржанський виявив нерівномірність розвитку міст, порівнюючи демографічні показники. Прищепка підкреслює роль Києва в урбанізаційних процесах цього періоду.

В контексті дослідження шляхів сполучення та комунікацій Подільської губернії наприкінці XIX – на початку XX ст. цінними є роботи А. Гуменюка присвячені містам Правобережної України другої половини XIX ст. Автор вперше у вітчизняній історіографії піддав комплексному дослідженню формування та розвиток капіталістичного міста в межах названого регіону, зосередивши увагу насамперед на демографічних та соціально-економічних аспектах проблеми. Опрацювання дослідником значного за обсягом статистичного і архівного матеріалу заклало фундамент джерельної бази його праць та дозволило аргументовано порівняти темпи урбанізації на Правобережній Україні, в тому числі на Поділлі.

Заслуговують на увагу історико-популярний нарис О. Завальнюка та О. Комарніцького, а також окремі статті науковців, що торкаються різних аспектів історії губерньського міста періоду другої половини XIX – початку XX ст. за авторством Е. Мельника, І. Сесака та ін. За останні роки суттєво поповнився доробок історико-краєзнавчої літератури, присвяченій місту Кам'янцю-Подільському. Відзначимо колективну роботу з історії Вінниці, в якій період кінця XIX – на початку XX ст. ґрунтовно розглянув дослідник А. Лисий, ставши автором розділу присвяченого історії міста з 1861 по 1917 рр., де опираючись на архівні джерела, детально висвітлив різні аспекти розвитку та життя цього повітового міста.

Праці щодо впливу війни на життєвий рівень населення розглядають погіршення умов життя після початку бойових дій. О. Рєєнт та О. Сердюк [129], а також В. Молчанов [122] у своїх дослідженнях показали, як

адміністративні втручання та спекуляція призвели до значних проблем у постачанні товарів і росту цін, що погіршило добробут мешканців.

Проблему дозвілля жителів правобережних міст досліджено здебільшого в культурному контексті. Однією з основних робіт є фундаментальне дослідження «Нариси з історії театрального мистецтва України ХХ століття», опубліковане колективом авторів Інституту проблем сучасного мистецтва Академії мистецтв України, яке містить значну інформацію про діяльність українського національного театру в 1914–1917 роках. Дослідження П. Горбатовського [108] висвітлює вплив Першої світової війни на польський театр у Києві, зокрема, його припинення через необхідність фінансової підтримки родин фронтовиків і постраждалих від війни. Т. Кароєва в своїй статті описує, як воєнний період вплинув на книжковий асортимент подільських міст, зауважуючи, що розповсюдження літератури на військову тематику дозволяло глибше осмислювати події часу.

Становище міської інфраструктури в 1914–1917 роках висвітлюється здебільшого епізодично. Зокрема, В. Молчанов у своїй статті називає основні причини загострення житлових проблем у містах: припинення будівництва через брак коштів та використання житлових приміщень для розквартирування військових. Житлові труднощі студенток Київських жіночих курсів досліджені О. Драч. Проблеми роботи міського транспорту, зокрема київського трамвайного господарства, розглянуті С. Машкевичем [121].

Вплив війни на засоби зв'язку частково висвітлений в працях істориків, які досліджували діяльність російських спецслужб, таких як О. Кирієнко, М. Щербак та О. Ярмиш. Водночас питання санітарної та медичної допомоги висвітлено у контексті допомоги фронтовикам, біженцям та постраждалим від війни, зокрема в наукових працях, присвячених західноволинським містам. О. Щур у своїй розвідці зазначає, що на початку Першої світової війни кількість медичних працівників була недостатньою, що негативно

впливало на охорону здоров'я, а під час війни ситуація погіршилася через мобілізацію лікарів [139].

Таким чином, вітчизняні науковці лише епізодично досліджують питання стану міської інфраструктури під час війни, зміни в культурно-дозвіллевій сфері та ціннісно-світоглядні трансформації серед населення.

Вивчення повсякденного життя міського населення Правобережної України в 1914–1917 роках вимагає залучення широкого кола джерел. За сучасною класифікацією, ці джерела можна поділити на такі основні групи: 1) опубліковані джерела; 2) матеріали особового походження; 3) статистичні джерела; 4) періодична преса.

Чимало юридичних документів досліджуваного періоду зібрано в чотиритомному виданні «Законодательные акты, вызванные войной» (1915–1916) [3]. Тут опубліковані закони, маніфести, укази, постанови та інші нормативно-правові акти, що регулювали життя містян під час війни. Також важливим є «Практическое руководство» (1916–1917) [8], що розглядає регулювання ринку житла в Російській імперії, а також вказує на недосконалість «Квартирного закону» 1916 року. Проблеми соціальної інфраструктури міст регіону висвітлено в збірнику «Велика війна 1914–1918 рр. і Україна» [7], виданому Інститутом історії України.

Матеріали особового походження, зокрема мемуари та щоденники, традиційно відіграють важливу роль у дослідженні повсякденного життя. Серед них є роботи військовослужбовців, дворян, інтелігентів і робітників, які висвітлюють життя правобережних міст. Наприклад, О. Брусилов у своїх спогадах розповідає про розвиток Вінниці до війни, а Д. Ф. Гейден згадав про мобілізацію в 1914 році та труднощі з біженцями. Офіцер Г. Софронов звертає увагу на контрастне життя Вінниці, де з одного боку робітники страждали від голоду, а з іншого – люди витрачали гроші на розваги.

Також важливими є статистичні джерела, зокрема щорічні видання Центрального статистичного комітету МВС Російської імперії, які

дозволяють проаналізувати вплив Першої світової війни на зміну чисельності населення міст Правобережної України.

Дослідження повсякденного життя міського населення Правобережної України неможливе без використання місцевої преси того часу [17-79]. Початок XX століття став періодом, коли масові газети, орієнтовані на широкі верстви населення, стали потужним інформаційним ресурсом, який одночасно формував і відображав громадську думку. Незважаючи на наявність військової цензури, преса виконувала роль своєрідного «колективного щоденника», оперативно та детально фіксуючи різноманітність міського життя. Однак варто зазначити, що газети, хоча й надавали великі обсяги інформації з різних питань, не завжди є корисними для наукових досліджень. Інформація потребує ретельної верифікації та критичного аналізу, оскільки у деяких випадках може вводити в оману, особливо це стосується матеріалів, що стосуються суспільних настроїв під час війни чи життя на окупованих територіях. Натомість новини про економічні та побутові проблеми зазвичай є більш об'єктивними.

Газети не обмежувалися лише повідомленнями про життя міст, де вони видавалися, але завдяки розгалуженій мережі кореспондентів і дописувачів повідомляли також про події в Київській, Подільській та Волинській губерніях. Газетна аналітика періоду Першої світової війни, яка стосувалася найактуальніших питань тогочасного суспільства, була написана в науково-публіцистичному стилі, з чітким викладом авторських думок. Аналітичні публікації можна умовно поділити на економічні та соціальні.

Економічні статті висвітлювали вплив війни на рівень життя населення. Наприклад, у 1915–1916 роках київські газети опублікували кілька статей, присвячених загостренню житлової проблеми в місті, в яких розглядалися основні причини цього явища та можливі шляхи його вирішення. Окрему увагу приділяли також зниженню купівельної спроможності населення.

Таким чином, джерельна база для дослідження повсякденного життя міського населення Правобережної України в роки Першої світової війни є

досить репрезентативною і дозволяє розглядати цю тему з кількох ракурсів. Перший ракурс – з позиції представників центральної та місцевої влади, а також членів громадських і політичних організацій, інформація про діяльність яких зберігається в опублікованих і неопублікованих архівних документах. Другий – з позиції приватної особи, представленої в мемуарах та листуванні. Третій ракурс – з позиції редакторів і працівників газет, чия діяльність визначалася ідейною спрямованістю видання, особистими переконаннями та громадською думкою.

РОЗДІЛ 2

МІСТА ПРАВОБЕРЕЖНОЇ УКРАЇНИ НАПЕРЕДОДНІ ПЕРШОЇ СВІТОВОЇ ВІЙНИ

Упродовж 1900–1914 років у містах Правобережної України відбувалися значні перетворення, пов'язані зі стрімким розвитком інфраструктури та поширенням досягнень технічного прогресу, зумовлених зростанням економіки Російської імперії. Ці зміни разом із прискореною урбанізацією сприяли не лише оновленню міського середовища, а й формуванню нового типу міського жителя – городянина зі специфічними поглядами та соціальною психологією [89, с. 7].

На початку ХХ століття Правобережна Україна стала одним із лідерів за темпами урбанізації в межах Російської імперії, випереджаючи навіть найбільш економічно розвинені регіони. У період із 1897 до 1914 року чисельність міського населення тут зросла на 70 %, що перевищувало аналогічні показники у Петербурзькій та Московській губерніях (65,4 %), на Лівобережжі (64 %) та в Південній Україні (53,6 %) [137, с. 44]. Водночас, попри швидке зростання чисельності міського населення, регіон залишався аграрним, оскільки більшість населення проживала в сільській місцевості. За підрахунками демографа А. Рашина, на 1 січня 1914 року частка міського населення у Волинській губернії становила 8,4 %, у Київській – 18 %, а в Подільській – 8,8 %. У загальноімперському рейтингу ці губернії посідали 37-ме, 9-те та 34-те місця відповідно. Для порівняння, середній показник по імперії дорівнював 15,3 % [77, с. 363].

Найвищий рівень урбанізації спостерігався в Київській губернії, що пояснюється великою кількістю населення в самому Києві (520,5 тис. із 863,3 тис. у губернії, тобто 60,3 %) [165, с. 37]. Інші значні міські центри

Правобережжя включали Бердичів (94 тис.), Житомир (86,5 тис.), Кам'янець-Подільський (49,9 тис.) та Вінницю (49,2 тис.) [13, с. 35, 37, 42].

Російська імперія на початку XX століття мала нечітку систему класифікації населених пунктів на міські та неміські. Відсутність визначеного правового статусу для категорії "містечко" ускладнювала ситуацію. Багато поселень, які де-факто виконували міські функції, формально такими не вважалися. У результаті, міста були переважно адміністративними та військовими центрами, а не виключно торговельно-промисловими осередками [112, с. 28].

Особливістю Правобережної України було існування приватновласницьких міст, які зберегли свій статус ще з часів середньовіччя. Таких міст у регіоні налічувалося вісім: Рівне, Дубно, Острог, Ізяслав, Старокостянтинів (у Волинській губернії), Ямпіль (у Подільській), Бердичів та Липовець (у Київській губернії) [127, с. 132]. Їхній розвиток часто стримувався конфліктами між приватними власниками, місцевими адміністраціями та органами міського самоврядування. Так, у 1912 році власник Рівного затягував будівництво міської електростанції, домагаючись реалізації власного проєкту [128, с. 131].

Подільська губернія відрізнялася наявністю малих заштатних міст, яких не було в інших губерніях регіону. Найменш чисельними серед них були Старий Ушиця (7,3 тис. жителів), Сальниця (4,8 тис.) і Вербовка (3,6 тис.). Водночас заштатні міста Бар, Жмеринка та Хмільник демонстрували вищі економічні показники, ніж деякі повітові центри, такі як Брацлав, Ольгопіль та Ямпіль [112, с. 47].

Географічне розташування Правобережної України на південному заході Російської імперії, поряд із кордоном із Австро-Угорщиною, мало значний вплив на розвиток регіону. Військово-стратегічні плани царського уряду стримували інвестиції в міську інфраструктуру прикордонних міст через побоювання можливого конфлікту з Австро-Угорщиною. Цей чинник негативно позначився на розвитку Кам'янця-Подільського – найзахіднішого

губернського центру. На початку Першої світової війни, попри свій високий адміністративний статус, місто поступалося економічним розвитком таким містам, як Вінниця, Проскурів та навіть містечко Дунаївці. У 1913 році місцева газета «Подільнин» повідомляла про «нерухливість та інертність міських верховодів», а також відсутність залізничного сполучення. Проте Подільська губернія мала одну з найбільш розгалужених залізничних мереж у Російській імперії [122, с. 157].

Таким чином, урбанізація Правобережної України у 1900–1914 роках відзначалася як динамічними темпами зростання міського населення, так і збереженням суттєвих елементів аграрного укладу. Міста виконували переважно адміністративно-військові функції, хоча деякі з них ставали торговельно-промисловими центрами. Приватновласницький статус частини міст і прикордонне розташування регіону зумовлювали специфіку міського розвитку, який часто супроводжувався затримками у впровадженні інфраструктурних проєктів та конфліктами інтересів між приватними власниками та місцевими громадами.

Будівництво Подільської залізниці, яке символізувало перемогу економічних інтересів над військовими пріоритетами, розгорталося повільно напередодні Першої світової війни. Роботи, що розпочалися лише в серпні 1911 року після тривалих пошуків інвесторів, охоплювали й прокладання лінії до Кам'янця-Подільського. Через те, що більшість робітників не були місцевими жителями, процес відбувався під пильним наглядом царських спецслужб. Їхнє занепокоєння викликала можлива активізація діяльності австро-угорської агентури в регіоні через приплив «чужих елементів». З цієї ж причини влада заборонила без спеціального дозволу здійснювати фотозйомку будівельних робіт та об'єктів залізниці [98].

Затримки в будівництві викликали невдоволення як у місцевого населення, так і у столичних чиновників. У червні 1913 року до Кам'янця-Подільського прибула спеціальна комісія з імперської столиці для оцінки ситуації. Тим часом, у січні 1913 року, за нез'ясованих обставин згоріла

міська електростанція. Згідно з однією з версій, пожежа виникла після вибуху, що дало підстави підозрювати причетність іноземних спецслужб. Відновлення станції тривало кілька місяців [39].

Перша половина 1914 року принесла Кам'янцю-Подільському надію на позитивні зміни. Інтенсивне прокладання залізничної лінії від Проскурова сприяло пожвавленню міського життя. 4 березня на засіданні міської думи її члени висловили сподівання, що підключення міста до залізничної мережі відкриє нові можливості для економічного зростання. Було зазначено, що місто вже почало відчувати ці зміни через зростання чисельності населення, пожвавлення торгівлі та промисловості [21]. На цьому ж засіданні обговорювали плани з розширення водогону та будівництва каналізації, що мало забезпечити місто водою для 75 тисяч мешканців і прокласти 30 верст каналізаційних труб. Для реалізації цих проектів міська влада взяла в Лондоні позику на суму 2 млн рублів під 5,25 % річних, із виплатою боргу протягом 60 років [98].

Схожа ситуація спостерігалася і в інших прикордонних містах Волинської губернії, де розвиток соціально-економічної інфраструктури також залежав від військово-стратегічних факторів. З 12 міст губернії особливе значення мав Ковель завдяки своєму залізничному вузлу та близькості до кордону з Австро-Угорщиною. Така стратегічна важливість зробила Ковель об'єктом пильної уваги обох сторін конфлікту [109, с. 91]. Попри те, що в 1914 році Ковель за чисельністю населення (30 тис. осіб) поступався лише Житомиру та Рівному, електрифікація міста відбувалася повільно. Лише за 10 днів до вступу Російської імперії у війну міська влада отримала дозвіл на позику у 150 тис. рублів для будівництва електростанції [74].

Водночас в Острозі, який мав значно меншу чисельність населення (близько 18 тис. осіб), електроосвітлення було запроваджене за два тижні до початку Першої світової війни – 16 липня 1914 року. Ця подія набула

значного розголосу, адже, за словами кореспондента газети, це означало, що «місто однією ногою стало на шлях культури» [72].

Будівництво електростанцій стало першочерговим завданням модернізації міської інфраструктури на Правобережній Україні. Наближення війни змусило міські управління пришвидшити реалізацію проєктів благоустрою. Прикладами таких зусиль є міста Кременець, Гайсин та Умань. У Кременці 9 червня 1914 року міська управа підписала угоду з інженером С. Шкловіним про будівництво електростанції на концесійних засадах. У Гайсині електростанція вже будувалася, а в Умані 6 липня було проведено випробування новозбудованої електростанції. Однак це було лише першим етапом проєкту, оскільки концесіонери також зобов'язалися запустити трамвайний рух у місті до кінця 1914 року [73].

Таким чином, соціально-економічний розвиток прикордонних міст Правобережної України на початку XX століття тісно пов'язувався з військовими стратегіями Російської імперії та необхідністю модернізації міської інфраструктури. Міста прагнули досягти сучасного рівня благоустрою, однак наближення війни часто ставало перешкодою для реалізації амбітних проєктів.

Амбіційність планів уманського керівництва була цілком закономірною, адже на початку XX століття транспортне питання стало однією з ключових складових міського благоустрою. Регулярне користування послугами гужових перевізників було фінансово недоступним для пересічних мешканців, попри встановлення тарифів місцевим самоврядуванням. Перед Першою світовою війною на Правобережній Україні спостерігалось суттєве зростання вартості перевезень гужовим транспортом. Наприклад, у Житомирі в 1907–1908 роках проїзд візником коштував 20–25 коп., тоді як у 1912 році ціна зросла в кілька разів. Вартість поїздки за межі міста сягала 2 руб. 50 коп. – 3 руб. Це подорожчання було зумовлене підвищенням собівартості перевезень, оскільки ціна на коней

зросла з 70–90 руб. до 200 руб., а вартість пуда вівса – з 40–50 коп. до 1 руб. [124, с. 28].

Автомобілі, що з'явилися на міських вулицях ще наприкінці XIX століття, теж не могли радикально вирішити транспортну проблему, хоч їхня кількість поступово зростала. Для автомобілістів міська влада ухвалювала спеціальні постанови щодо правил їзди та реєстрації транспортних засобів. Запровадження регулярного автосполучення відбувалося повільно через високу вартість автомобілів. Наприклад, ціни на французькі автомобілі марки «Darracq» становили від 3360 руб. до 6150 руб. [55].

Натомість поява трамваїв у містах здійснила справжній переворот у міських перевезеннях. Трамваї здешевлювали та спрощували внутрішньоміські поїздки, а також сприяли соціальній уніфікації міського населення. Першим містом на Правобережній Україні, де з'явився трамвай, став Київ — рух було відкрито влітку 1891 року. Трамвайним господарством міста керувало акціонерне Товариство Київської міської залізниці (КМЗ). У 1904 році, після смерті місцевого підприємця Л. Бродського, його спадкоємці продали свої акції групі бельгійських банків. У жовтні 1912 року Київська міська дума вирішила викупити трамвайне підприємство, а операцію з викупу планувалося завершити у 1915 році. Проте війна створила значні труднощі в реалізації цього плану, оскільки сума угоди становила щонайменше 12 млн руб. [49].

У Житомирі трамвайний рух було відкрито у вересні 1899 року, а у Вінниці — наприкінці жовтня 1913 року. Таким чином, перед війною трамвайний рух функціонував у трьох містах Правобережної України — Києві, Житомирі та Вінниці. Ще щонайменше два міста — Рівне та Кам'янець-Подільський — прагнули долучитися до цієї інновації. У березні 1914 року місцевий житель Рівного, Х. Вакс, запропонував міській думі прокласти трамвайні колії до села Шубки. Для реалізації проєкту планували створити акціонерне товариство «Рівненський трамвай». У Кам'янці-Подільському влітку 1914 року домовласник Л. Ландвігер звернувся до

міської влади із проханням надати йому концесію на будівництво трамвайних ліній. Одним із пунктів угоди було право міста викупити трамвайне підприємство через 15 років після його відкриття [62].

Серед інших технічних нововведень слід виокремити телефонний зв'язок, який наприкінці XIX століття почав активно розвиватися. На початку XX століття будівництво телефонних ліній набуло значного розмаху. У 1913 році телефонізація охопила 8 із 17 міст Подільської губернії. Проте до війни телефон переважно використовувався для передавання інформації, а не для повсякденного спілкування. Особливу увагу приділяли питанням безпеки зв'язку, адже поблизу кордону з Австро-Угорщиною телефонна мережа створювала загрозу витоку інформації. У квітні 1914 року під підозру у шпигунстві потрапила завідувачка телефонної станції у Рівному Н. Кришкевич. Її звинувачували у зборі розвідувальної інформації для іноземних спецслужб, але подальший нагляд спростував ці підозри [113, с. 147].

Таким чином, напередодні Першої світової війни Правобережна Україна переживала значні зміни у транспортній та комунікаційній інфраструктурі. Зростання вартості гужового транспорту, поява автомобілів, розвиток трамвайного руху та телефонізація міських громад створювали передумови для модернізації міського середовища, хоча кожна з цих ініціатив стикалася з фінансовими та організаційними труднощами.

Одним із ключових показників розвитку міського благоустрою регіону було забезпечення водопостачання, зокрема протяжність та ефективність водогінних мереж. Швидка урбанізація початку XX ст. спричинила значне зростання населення та активну забудову міських територій, що загостило питання санітарії та пожежної безпеки. Використання колодязної та річкової води не завжди було безпечним. Серед регіонів Правобережної України найскладніша ситуація з водопостачанням спостерігалася в Подільській губернії, де станом на 1910 рік лише Могилів-Подільський мав водогін [45]. Згодом доступ до водогінної води отримали мешканці Вінниці, Жмеринки та

Кам'янця-Подільського. Водночас у Проскурові міська дума через брак коштів так і не спромоглася збудувати водогін, хоча ще в 1909 році у передмісті Дубове військове відомство облаштувало локальну водогінну мережу для потреб військового містечка 35-го драгунського Білгородського полку [114, с. 331–332].

Однак навіть у тих містах, де водогін був побудований, його робота не завжди була стабільною. Наприклад, у Києві, де водогін діяв із 1895 року, споживачі регулярно стикалися з перебоями у подачі води, що спричиняло значні побутові труднощі. Скарги від мешканців надходили до міської влади постійно. У липні 1913 року директор Київського політехнічного інституту звернувся зі скаргою до міської управи через постійне зникнення води у будівлі інституту. Через це доводилося переривати заняття в лабораторіях, а ситуація ставила під загрозу пожежну безпеку закладу [61]. Уже під час війни ці побоювання виявилися обґрунтованими.

Перебої з водопостачанням у Києві супроводжувалися проблемами в міській медичній сфері. Так, 28 травня 1914 року було тимчасово зачинено лікарню для чорноробів, офіційно – для ремонту на три місяці. Однак насправді причиною стала потреба економії коштів для придбання дров, електроенергії та інших ресурсів. Через півтора місяця, 14 липня 1914 року, було частково закрито єврейську лікарню, де продовжували працювати лише пологове, післяпологове, дитяче інфекційне та епідемічне відділення [48, с. 2].

Швидке зростання міського населення спровокувало актуалізацію житлового питання. Наприкінці передвоєнного періоду будівельний ринок Правобережної України переживав справжній бум, перетворившись на надзвичайно прибутковий бізнес. Попит на житло спонукав до підвищення цін на будівельні матеріали та оплату праці будівельників. Виникали випадки спекуляції. Наприклад, улітку 1913 року під час «будівельної лихоманки» у Кам'янці-Подільському місцевий домовласник відмовився від купівлі деревини через завищені ціни на місцевих складах і вирішив придбати

матеріали за межами міста. Водночас сам будівельний бум у Кам'янці-Подільському був спричинений завершенням Першої Балканської війни [102, с. 25].

Про масштаби будівельної активності в Києві свідчить кількість дозволів на будівництво, виданих міською управою. У 1903 році було видано 200 дозволів, у 1904 році – 332, у 1905 році – 332, у 1910 році – 459, у 1913 році – 390, а за перші п'ять місяців 1914 року – вже 214 дозволів. Окрім нових будівель, активно добудовували додаткові поверхи на існуючих будинках, а на місці старих будівель зводили нові багатоповерхівки [98, с. 64]. Через їхню комерційну мету ці будинки називали "прибутковими", оскільки квартири в них здавали в оренду за гроші, які забезпечували домовласникам стабільний дохід [88, с. 6].

Попри активне будівництво, вартість оренди квартир та кімнат у Києві не знижувалася, оскільки попит на житло значно перевищував пропозицію. Цьому сприяло зростання населення міста, яке на передодні війни стало найбільшим в Україні (520,5 тис. осіб у Києві проти 499,5 тис. в Одесі). У лютому 1914 року міська влада провела анкетування серед 4 тис. квартиронаймачів, щоб оцінити гостроту житлової проблеми. Результати дослідження показали, що київські сім'ї витрачали понад третину свого доходу на оплату оренди квартир. Середній об'єм житлового простору на одну людину становив лише 7,7 куб. метрів [57, с. 3].

Жорстка конкуренція за житло та нестача доступного житлового простору загострювала відносини між орендарями та домовласниками. Квартиранти нерідко ставали жертвами свавілля орендодавців. Зокрема, домовласники іноді забороняли квартирантам народжувати дітей, а порушників цієї вимоги могли виселити з квартири. Побойуючись опинитися на вулиці, деякі сім'ї вдавалися до крайніх заходів. Один із таких випадків стався, коли після народження дитини родина змушена була відправити її в село до родичів.

Серед численної верстви малозабезпечених орендарів житла, які тулилися в тісних приміщеннях, значну частину становили студенти. Хоча студентські товариства взаємодопомоги активно намагалися покращити ситуацію [118 с. 25], напередодні війни проблема значно загострилася. У 1913 році ресурси таких товариств покривали потреби лише 10% нужденних студентів. Унаслідок цього 11 квітня з Університету Св. Володимира відрахували майже тисячу студентів усіх факультетів через несплату за навчання — це становило близько 20% від загальної кількості студентів. Варто зазначити, що у державному бюджеті Російської імперії лише 4% коштів спрямовували на освіту, тоді як на військові потреби виділяли 27%, на продаж горілки – 6,5%, а на поліцію та в'язниці – 5% [61].

Перед Першою світовою війною товарно-грошові відносини в регіоні розвивалися швидкими темпами, що зумовило розширення асортименту товарів. Зростало споживання такими продуктами, як цукор, білий хліб та оселедці, особливо серед незаможних городян. Цьому сприяло створення густої мережі споживчих кооперативів, яких на Правобережній Україні налічувалося близько 2 тисяч. На основі обсягів споживання жителем міста харчових продуктів, наведених В. Бінштоком, можна визначити місячну норму споживання продуктів у Російській імперії на початку XX ст. [91, с. 120].

Активне розширення мережі торговельних точок і закладів громадського харчування сприяло задоволенню потреб усіх верств населення [123, с. 194]. Для тих, хто з певних причин відмовлявся від м'яса, створювали спеціальні вегетаріанські їдальні. Розповсюдження ідей вегетаріанства засвідчила лекція І. Первера, співробітника журналу «Вегетарианское обозрение», яку він прочитав у Києві в квітні 1913 року. Лектор наголошував на фізіологічній користі відмови від м'ясної їжі та її гуманістичних аспектах, прирівнюючи вегетаріанство до людяності. Іронічно, але вже через три роки влада Російської імперії намагатиметься запровадити "людяність" у рамках продовольчої політики.

Проте ринкова кон'юнктура не завжди позитивно впливала на добробут населення. У містах часто виникали конфлікти між городянами та торговцями через завищені ціни на товари. Для регулювання цін місцева влада запроваджувала такси, які спочатку стосувалися лише хліба, борошна та м'яса, але згодом поширилися на крупи, олію, дрова, свічки та інші товари. Попри це, торговці постійно намагалися обійти ці обмеження, що змушувало міську владу накладати на них штрафи [98, с. 63]. Загалом ціни в регіоні залишалися стабільними, але в окремих містах напередодні війни почали з'являтися тривожні тенденції.

У 1913 році у Бердичеві вибухнула торгова криза, яка паралізувала економічне життя міста, відомого своїм промисловим потенціалом і важливим залізничним вузлом. Багато великих торговельних компаній припинили свою діяльність, що спричинило звільнення великої кількості працівників. Це, у свою чергу, негативно позначилося на місцевих ремісниках, які втратили джерела доходу та можливість купувати продукти харчування. Ситуацію посилювало різке зростання цін на продукти та послуги [19].

Кам'янець-Подільський також відчув вплив подій на Балканах. Навесні 1913 року через припинення оренди землі болгарськими городниками, які раніше продавали овочі за доступними цінами, ціни на овочі стрімко зросли. Місцеві виробники, скориставшись відсутністю конкурентів, підняли вартість продукції.

Контрабанда залишалася ще одним джерелом постачання товарів на місцеві ринки, особливо в прикордонних населених пунктах. Найчастіше нелегально ввозили спирт. Спроби влади Російської імперії зупинити контрабанду виявилися малоефективними, оскільки боротьба велася не з причинами явища, а з його наслідками, що проявлялося у вигляді штрафів [125, с. 118].

На початку XX ст. у регіоні, як і в усій Європі, почала формуватися міська масова культура. Її основою стали театр і кінематограф, які швидко

увійшли до повсякденного життя городян [70]. У великих містах почали з'являтися стаціонарні театри. Так, у 1907 році у Києві відкрився театр М. Садовського, де ставили здебільшого українську класику [87, с. 364]. Квитки коштували від 10 копійок до 1 рубля 20 копійок, що зробило театр доступним для широких верств населення. Організовані М. Садовським виїзні вистави ще більше підвищили популярність театру серед простих людей, через що його називали «театром для мужиків і плебсу».

У Києві також набували популярності так звані «театри мініатюр», які пропонували глядачам широкий вибір вистав. Дослідник В. Молчанов, вивчаючи періодичну пресу, дійшов висновку, що театральна сфера Києва вирізнялася великим різноманіттям послуг [123, с. 176–177]. Києвознавець В. Щербина назвав цей період «часом найяскравішого розвитку Києва, який став одним із найкультурніших міст Європи та водночас – осередком українського відродження».

Театральне життя напередодні Першої світової війни активно розвивалося не лише в Києві, а й у регіональних центрах. У Житомирі ще з кінця XIX століття діяв міський театр, на сцені якого виступали як місцеві актори, так і гастролюючі трупи з інших міст. У Подільській губернії до 1911 року театри функціонували в шести найбільших містах. Зокрема, у Проскурові міський театр відкрився в 1907 році в спеціально збудованій для цього споруді [112, с. 237–238]. Проте за рівнем архітектурної пишноти та технічного оснащення вона поступалася театральній будівлі у Вінниці, яку звели у 1910 році [91, с. 94].

Кінематограф також почав відігравати важливу роль у дозвіллі міського населення Правобережної України. Станом на 1911 рік у Подільській губернії, крім шести театрів, діяло 16 кінотеатрів у дев'яти містах. Проте якість кінострічок часто була низькою як з мистецького, так і з морального погляду, а приміщення для їх показу залишали бажати кращого [118, с. 177]. Варто зазначити, що популярність дешевих розваг була характерною не лише для України, а й для більшості країн Європи [98, с. 70].

Водночас кінематограф надавав змогу публіці спостерігати за батальними сценами іноземних війн. Зокрема, у квітні 1913 року в одному з кінотеатрів Києва демонстрували кадри з воєнних дій на Балканах, що створювало у глядачів ефект присутності на полі бою [70].

Окрім театру та кінематографа, важливе місце в міському житті займали спорт і фізична культура, які швидко набували популярності. У містах створювалися спортивні клуби. Зокрема, у жовтні 1908 року в Кам'янці-Подільському було засновано гімнастичне товариство «Сокол» з ініціативи М. Алмазова. У 1910 році у Вінниці створили учнівський яхт-клуб «Спорт» [112, с. 246]. Завдяки наявності значної кількості човнів члени клубу щороку восени організовували змагання з веслування. У Вінниці також сформувалися футбольні команди «Сокіл», «Стелла» та команда від пивоварного заводу Фучека, які проводили товариські матчі зі спортсменами зі Жмеринки [91, с. 107].

Зростання популярності спорту вимагало створення відповідної інфраструктури. Знаковою подією стало відкриття у 1912 році «Спортивного поля» в Києві – стадіону з трибунами для 1000 глядачів під накриттям і 1750 місць під відкритим небом, а також глядацьким майданчиком для 2000 осіб. Саме тут 20 серпня 1913 року розпочалася Перша Всеросійська Олімпіада, яка стала головною подією в житті міста на кілька днів. Найбільший інтерес у глядачів викликав футбольний турнір, у фіналі якого перемогла команда «Політехніка». Підсумки цих змагань підтвердили статус спорту як важливого соціально-культурного явища на передодні війни [83, с. 324].

Ще однією визначною подією стало прибуття до Києва в червні 1914 року літака «Ілля Муромець», розробленого українським інженером І. Сікорським. Після перельоту з Санкт-Петербурга пілот організував серію демонстраційних польотів над містом, які тривали півтора тижня. Сікорський надав охочим можливість піднятися в повітря, чим користувалися багато киян. Гул моторів літака привертав увагу жителів міста, які спостерігали за польотами з вікон, балконів і дахів будинків. За повідомленнями преси, ці

події справили величезне враження на мешканців Києва, незалежно від їхнього соціального статусу чи віку [70]. Однак із початком Першої світової війни звуки літаків у небі над містом почали викликати у населення зовсім інші емоції – страх і тривогу.

Досягнення технічного прогресу змінювали міський простір, створюючи контрасти між елементами старого та нового укладу життя. Як відзначав генерал О. Брусилов у своїх спогадах, відвідавши Вінницю у 1913 році, він побачив «дивовижне поєднання культури та глушини». Поруч із театрами, сучасними готелями, трамваями та електрифікованими будинками існували затишні провулки, зарослі травою, де мирно прогулювалися свійські тварини [1, с. 46].

Крім внутрішніх контрастів, спостерігалися й зовнішні відмінності в рівні розвитку інфраструктури міст Правобережної України. У той час як деякі міста перетворювалися на великі культурні та економічні центри, інші залишалися суто адміністративними осередками, мало чим відрізняючись від сусідніх сіл та містечок.

Таким чином, напередодні Першої світової війни міста Правобережної України відігравали важливу роль у соціально-економічному та культурному розвитку регіону. Урбанізація проявлялася не лише у зростанні кількості міського населення, а й у поширенні нових форм організації життя. Активно розвивалися інфраструктура, транспорт, сфери культури, дозвілля та спорту. Водночас урбанізація виявляла певні проблеми, зокрема нестачу житла, незадовільний санітарний стан та транспортні труднощі, що вимагало значних інвестицій у модернізацію міського середовища. В переддень війни в низці міст регіону були розроблені плани з модернізації інфраструктури, а подекуди вже розпочалося їх втілення.

РОЗДІЛ 3

РОЗВИТОК ТРАНСПОРТУ, ЗВ'ЯЗКУ ТА СТАНОВИЩЕ У ЖИТЛОВО-КОМУНАЛЬНІЙ СФЕРІ

Початок Першої світової війни значно прискорив темпи життя міського населення Правобережної України, що відчутно позначилося на роботі транспорту та системі комунікацій.

З перших днів мобілізації у Києві, Житомирі та Вінниці спостерігався масовий рух призовників до пунктів збору, що викликало надмірне навантаження на трамвайну мережу. Вагонні платформи переповнювалися: у Житомирі на передній частині вагонів, розрахованій на 6–8 осіб, скупчувалося до 15–20 пасажирів. У Києві ситуація була ще критичнішою – пасажери висіли на сходах, дугах і навіть дахах трамваїв.

Нестача вагонів загострилася через передачу частини трамвайного парку військовому відомству. У Києві кількість діючих пасажирських вагонів скоротилася майже вдвічі – зі 190 до 90–95 одиниць. В умовах війни придбати нові вагони було майже неможливо. Утім, у 1914 році Вінниця змогла отримати чотири нових трамваї німецького виробництва («MAN»), що дозволило відкрити нову лінію від Вознесенської церкви до Військового містечка.

Під час війни трамвайні вагони використовували для перевезення поранених до шпиталів. Такий транспорт функціонував безплатно, незалежно від форми власності підприємства. У Києві товариство КМЗ погодилося на цю практику за умови, що витрати на перевезення поранених не враховуватимуть у загальні експлуатаційні витрати, аби це не знижувало їхні прибутки. Прибуття трамваїв із пораненими фронтовиками викликало велику цікавість містян, які збиралися навколо вагонів, щоб надати допомогу або просто подивитися. Через це влада закликала громадян передавати гроші та

продукти через спеціальних волонтерів, які стояли на трамвайних платформах.

Війна вплинула на ціни на проїзд у міському транспорті. У Житомирі наприкінці 1914 року керівники трамвайного підприємства самовільно підвищили вартість проїзду з 11 до 13 копійок. Це викликало обурення серед жителів та міської влади, яка посиалася на угоду від 1900 року і заявила про незаконність підвищення тарифів. У Києві подорожчання відбулося двічі — у листопаді 1914 року вартість проїзду зросла до 6 коп., а в липні 1916 року — до 7 коп. Зростання було викликане запровадженням так званої "трамвайної копійки" — додаткового збору на воєнні потреби. У Вінниці вартість проїзду до січня 1917 року залишалася на довоєнному рівні (5 та 8 коп.), а лише у 1917 році була підвищена на 1–2 копійки.

Через збільшення кількості військових у містах, постало питання їхнього проїзду у трамваях. У 1916 році з'явилися розпорядження, що регулювали порядок перевезення військових чинів. Спочатку рядові та молодші офіцери могли їздити у трамваях лише за спеціальними дозволами, згодом для них виділили місця у передній частині вагонів. У Києві ухвалили обов'язкову постанову, яка забороняла цивільним займати ці місця.

Незважаючи на труднощі, попит на трамвайний транспорт постійно зростав. У Вінниці за період із травня 1914 до травня 1915 року кількість пасажирів зросла з 144 451 до 187 300 осіб — приріст склав 30%. Це спричиняло часті затримки на зупинках через переповнені вагони. Ситуація у Вінниці у 1916 році змусила місцеву владу скоротити кількість зупинок до мінімуму, що ускладнило проїзд для городян.

Через перевантаженість трамвайних ліній громадянам доводилося довго чекати на зупинках, пропускаючи заповнені вагони. У години-пік це ставало причиною суперечок між пасажирями. В одній із газет за липень 1915 року був описаний випадок, коли двоє пасажирів посперечалися через право стояти на підніжжі трамвая. Один із них доводив, що його "тіло законно" перебуває на платформі, хоча ноги стояли на підніжжі.

Таким чином, Велика війна викликала серйозні зміни в системі пересування та комунікацій у містах Правобережної України. Транспортні мережі зазнали значного навантаження через мобілізацію, зростання пасажиропотоку та використання трамваїв для перевезення поранених. Скорочення кількості вагонів, подорожчання проїзду та обмеження для цивільних пасажирів створювали дискомфорт для містян. Попри всі труднощі, трамвай залишався основним засобом пересування в міських умовах воєнного часу.

Тривалий процес викупу київською міською владою трамвайного підприємства негативно позначився на його роботі. Відповідно до рішення міської думи, прийнятого у травні 1914 року, викуп мав відбутися в листопаді того ж року. Основними перешкодами стали питання щодо суми викупу та способу її виплати. У березні 1915 року міська влада намагалася вирішити конфлікт, організувавши перевірку підприємства на предмет зв'язків із німецьким капіталом. Проте результати засвідчили, що власниками акцій були бельгійські, французькі та російські інвестори [123, с. 153]. Виділена для викупу позика до осені 1916 року була майже повністю витрачена на продовольчі операції [23, с. 4]. Водночас керівництво КМЗ (Київського міського залізничного товариства) відмовилося інвестувати в оновлення матеріально-технічної бази через дефіцит кваліфікованих кадрів [82, с. 48] та палива.

У 1916 році у Вінниці та Києві трапилася низка аварій за участю трамваїв, включно з летальними випадками. Основною причиною інцидентів у двох містах була неузгодженість руху з іншими транспортними засобами та незвичність для селянських коней електричних вагонів [102, с. 2; 118, с. 4]. У Вінниці трамвай зіткнувся з паровозом, який рухався без ліхтарів і не подавав сигнальних сигналів. Іншим разом жінка похилого віку, намагаючись перейти колію, потрапила під трамвай і загинула [128, с. 2]. У Києві 8 листопада 1916 року сталася серйозна аварія на розі вулиць Караваївської та Назар'ївської. Трамвай, що рухався підйомом, несподівано почав котитися

назад через відмову гальм. Унаслідок цього трамвай зійшов із рейок і врізався у кам'яну стіну. 12 пасажирів отримали серйозні травми [77, с. 3].

Ще одним резонансним випадком стала трагедія із 12-річним хлопчиком. Він скочив на сходинку трамвая, що їхав по вул. В. Васильківській, але жінка-кондуктор, сприйнявши його за "зайця", скинула з його голови кашкет. Хлопчик зірвався зі сходинки й потрапив під колеса, загинувши на місці [45, с. 3].

З початком війни жінки все частіше почали займати робочі місця чоловіків, яких мобілізували на фронт. Кондуктори-жінки стали невід'ємною частиною київських трамваїв. Вони зазвичай демонстрували більш суворий підхід до пасажирів, що інколи викликало негативну реакцію з боку громадськості. У газетах їх зображали у фейлетонах під саркастичними епітетами, як-от "трамвайні мегерушки" або "злючі цербери" [29, с. 2].

Восени 1916 – взимку 1917 року міська влада Києва активно обговорювала можливість створення підземної залізниці. У жовтні 1916 року голова російсько-американської торгової палати запропонував побудувати метрополітен, аргументуючи це тим, що розкиданість міста, висока вартість житла в центрі та нерівний рельєф роблять наземний транспорт неефективним [41, с. 2]. Однак 18 грудня міська дума відхилила концесійну угоду, запропонувавши створити метро на основі напівконцесійної моделі [43, с. 3].

Зима 1917 року позначилася транспортною кризою в Києві. Черги на трамвайних зупинках стали звичним явищем. Пасажири, зокрема літні люди та діти, змушені були тривалий час чекати на транспорт на морозі, ризикуючи своїм здоров'ям. У січні 1917 року 13-річний хлопчик втратив свідомість від втоми, очікуючи на трамвай на розі Бібіковського бульвару та вул. Володимирської [91, с. 2].

Проблема посилилася в березні 1917 року, коли міська дума вирішила зменшити кількість трамвайних вагонів, оскільки частину транспорту було передано військовому відомству для перевезення дров. Це призвело до ще

більшого скупчення людей на зупинках і зростання активності кишенькових злодіїв, які скористалися тиснявою [98, с. 2].

Період війни виявив низку проблем у роботі електричного транспорту Києва та інших міст. Викуп трамвайного підприємства, зростання кількості аварій, погіршення технічного стану вагонів, а також соціальні зрушення, пов'язані з емансипацією жінок, суттєво вплинули на повсякденне життя міського населення. Попри спроби модернізації та створення метро, технічні та організаційні труднощі залишилися невирішеними, що ще більше ускладнило ситуацію в 1917 році.

Взимку уманська міська дума остаточно вирішила розірвати угоду з концесіонерами [120, с. 12], які зобов'язувалися запустити трамвайний рух у місті ще в грудні 1914 року. На момент прийняття цього рішення будівельні роботи в Умані були майже завершені: прокладено колії, встановлено двигун на центральній станції тощо. Втім, не вистачало дротів і рухомого складу, які, починаючи з початку війни, залишалися затриманими на заводі. У зв'язку з цим представники «Електричного товариства» звернулися до міської влади з проханням перенести відкриття трамвайного руху до закінчення бойових дій, але отримали відмову [101, с. 5]. Таким чином, місто втратило можливість запустити трамвайний рух, зупинившись за крок до досягнення цієї мети.

Перед тим як перейти до розгляду проблем, пов'язаних з іншими видами транспорту, варто коротко проаналізувати стан міської дорожньої інфраструктури.

З початком Першої світової війни міські дороги Правобережної України почали зазнавати значного навантаження через постійне пересування військових вантажів. Це негативно позначилося на якості мостових покриттів, які потребували додаткового фінансування для ремонтів. Наприклад, у Кам'янці-Подільському коштів та матеріалів, що виділялися військовим відомством, вистачало лише на ремонт центральних вулиць. Другорядні дороги залишалися без належного догляду, через що

створювали небезпеку для транспорту та пішоходів [89]. Схожий стан доріг був притаманний і для інших міст Правобережної України.

Окрім дефіциту коштів, міська влада стикалася з браком будівельних матеріалів та робочої сили. У жовтні 1916 року в місті Бар виник конфлікт між міською управою та домовласниками через нездатність останніх відремонтувати тротуари біля своїх будинків. Міська влада принципово відмовилася брати на себе ці зобов'язання [94].

У зимовий період ситуація на тротуарах ускладнювалася ще більше. Брак піску не дозволяв посипати пішохідні доріжки, які ставали слизькими та травмонебезпечними [94]. Багато домовласників не чистили тротуари від снігу, посилаючись на нестачу підручних засобів для прибирання [69].

Найбільшу загрозу для пішоходів створювали водії механічного транспорту – автомобілів, мотоциклів та велосипедів. З початком мобілізації в імперії була введена "автомобільна повинність", яка передбачала конфіскацію транспортних засобів для військових потреб. У Києві в серпні-жовтні 1914 року на Софійській площі двічі відбулися збори автомобілів та мотоциклів для потреб армії. У ході другого набору було вилучено кілька десятків машин.

Водночас у Києві на три тижні було заборонено використання приватних автомобілів, щоб забезпечити армію бензином та мастильними матеріалами. Через це на деякий час зупинився міський автобусний рух, а звільнені водії автомобілів поповнили ряди безробітних [84, с. 44].

28 грудня 1914 року у Києві було ухвалено рішення про припинення автобусного руху. Це пояснювалося не лише дефіцитом пального, а й тим, що маршрути автобусів дублювали трамвайні [86, с. 92]. Утім, враховуючи перебої у роботі електротранспорту, таке рішення міської влади виглядало передчасним.

Скорочення кількості автомобілів у містах не призвело до зниження аварійності. Водії часто перевищували швидкість, ігноруючи правила дорожнього руху. Це викликало обурення серед пішоходів. У жовтні 1914

року кореспондент київської газети наводив слова киянина, який дивом уникнув наїзду автомобіля на Хрещатику: «Давіть людей, але хоч не так часто, не кожного дня!» [56, с. 4].

У Кам'янці-Подільському водії систематично перевищували швидкість, не враховуючи вузькість вулиць [28, с. 3]. У Вінниці частими порушниками правил дорожнього руху були військові водії. У вересні 1915 року начальник вінницької поліції звернувся до командира місцевого гарнізону із проханням заборонити своїм підлеглим перевищувати швидкість 10 верст на годину, що було визначено як максимальну для міста [59, с. 2]. Проте результати цього звернення виявилися сумнівними, оскільки наприкінці того ж місяця на вул. Великій Олександрівській сталося зіткнення військового автомобіля з кінним екіпажем.

Не менш проблемними виявилися і велосипедисти. Вони часто їздили по тротуарах, попри заборони та штрафи. Спроби влади змусити власників велосипедів дотримуватися правил дорожнього руху не мали великого успіху. У липні 1915 року проскурівський поліційний чиновник запропонував міській управі виділити спеціальну зону для велосипедистів, заборонивши їзду вулицями міста. Проте місцева газета розцінила це як спробу встановити для велосипедистів своєрідну «зону осілості».

Загалом протягом 1914–1916 років на Правобережній Україні регулярно видавалися постанови та розпорядження, спрямовані на врегулювання автомобільного руху. Їх метою було обмеження швидкості та боротьба з незареєстрованими транспортними засобами. Відповідні постанови видавали як військові, так і місцеві органи влади. У Луцьку, щоб знизити ризик аварій у нічний час, було запроваджено обмеження для автомобілів, які мали пересуватися без увімкнених фар [137, с. 115].

Таким чином, війна не лише спровокувала транспортну кризу в містах Правобережної України, а й поставила під загрозу безпеку пересування вулицями. Дефіцит матеріалів, пального та робочої сили, посилене використання транспорту у військових цілях та низька дисципліна водіїв

стали основними факторами, що ускладнювали ситуацію з дорожньою інфраструктурою та підвищували рівень аварійності.

Одним із найгостріших конфліктів між правоохоронцями та водіями виникло на вулицях Києва. Це протистояння було спричинене наказом начальника Київського військового округу, виданим у травні 1915 року, який вимагав затримувати автомобілі, не зареєстровані в приймальній комісії та не марковані спеціальними трафаретами, і доправляти їх до комісії для перевірки. Порушниками виявлялися "автомобільні дезертири", які часто набирали високу швидкість, аби уникнути виявлення відсутності номерів, а також створювали "димову завісу", щоб замаскувати свої автомобілі. Це призводило до численних дорожніх аварій, і в вересні 1916 року місцева преса повідомила, що "автомобільний терор" став настільки серйозним, що виходити на вулиці стало небезпечно. Протягом кількох днів під колесами машин загинули чотири людини.

З початком війни, через зменшення трамвайного та автомобільного руху, візники отримали додаткові можливості для заробітку. Спочатку, коли ціни на основні товари залишалися на довоєнному рівні, візники в Житомирі, скориставшись мобілізацією, підвищили ціни на проїзд. У Києві перевізники також підвищували тарифи, очікуючи великої кількості мігрантів, які прибували з прикордонних районів. Однак через рік, після поразки російської армії, візники самі залишили місто, виїжджаючи з родинами та багажем.

В умовах підвищення цін на фураж, міські влади регулярно переглядали тарифи на проїзд, особливо в містах без громадського транспорту. У Дубно, наприклад, було встановлено нову таксу після того, як візники почали брати непомірно високу плату за поїздки. Протягом 1916 року тариф за користування візником становив 40–60 копійок на годину.

Загалом, жадібність візників, які намагалися отримати максимальний прибуток від пасажирів, погіршувала їх репутацію серед міського населення. Преса часто засуджувала їх за непоступливість і високі ціни. У Києві, наприклад, у серпні 1916 року візники брали значну плату за поїздки, а їхній

заробіток становив до 10 рублів на день, що викликало осуд серед громадськості. Подібні ситуації спостерігалися і в інших містах, де кількість візників значно зросла.

В умовах Першої світової війни телефонний зв'язок опинився у складному становищі. З одного боку, існувала потреба у розвитку та вдосконаленні ліній зв'язку для прискорення роботи бюрократичного апарату. З іншого – необхідність запобігти витоку інформації, що могла зашкодити державній безпеці. З метою контролю, 18 лютого 1915 року було заборонено телефонні розмови німецькою, угорською та турецькою мовами. Контроль за дотриманням цієї заборони покладался на телефоністок, які мали повідомляти про порушників. У Вінниці місцевий поліцмейстер пішов ще далі, додавши до переліку заборонених мов єврейську.

Попри мовні обмеження, головною перешкодою для користувачів телефону були технічні проблеми. У жовтні 1914 року в Києві розпочалася "телефонна реформа", яка передбачала переведення абонентів зі старої телефонної станції на нову з удосконаленими комутаторами. Проте зміни лише погіршили якість зв'язку – під час виклику номеру стара станція перемикала на нову, але відповідь від абонента рідко надходила з першої спроби.

Активну діяльність у розбудові телефонних мереж демонструвала Вінниця. У вересні-жовтні 1915 року мешканці міста отримали можливість телефонувати до Ямпольта Літина. У цей період розпочалося прокладання підземного телефонного кабелю по Миколаївському проспекту. Водночас, через брак матеріалів, зокрема лінійного дроту, інженер Фазла звернувся до начальника Кишинівського поштово-телеграфного округу з проханням припинити підключення нових абонентів, за винятком тих, хто надасть необхідні матеріали.

Не меншою проблемою залишалася якість обслуговування телефоністками. Вони часто не забезпечували вчасного з'єднання між абонентами, що викликало обурення громадян. У пресі навіть з'явилися

сатиричні розповіді про "телефонні муки" жінки, яка понад 20 разів намагалася додзвонитися до станції та після цього плакала від безсилля. Телефоністок звинувачували у створенні стресу серед громадян, навіть стверджували, що збільшується кількість душевнохворих через труднощі у користуванні телефоном. У Черкасах через брак персоналу міська дума отримувала численні скарги від мешканців на затримки у з'єднаннях та низьку якість обслуговування.

Війна також значно вплинула на роботу поштової служби. Нові правила листування з фронтовиками вимагали, щоб на конверті зазначали лише найменування частини та ім'я адресата, без зазначення місця розташування частини. У листопаді 1914 року було дозволено надсилати посилки та листи на ім'я російських військовополонених у Німеччині та Австро-Угорщині без сплати поштового збору за невеликі посилки. Після окупації Галичини та Буковини російськими військами виникла проблема організації зв'язку з місцевими жителями. Деякий час поштово-телеграфні відділення на окупованих територіях не працювали, тому жителі могли надсилати листи через спеціальні пункти у Волочиську та Новоселиці.

Контроль за поштовим зв'язком посилювався. Усі листи на фронт та з фронту піддавалися цензуруванню. З 15 березня 1915 року було заборонено надсилати поштові картки із зображеннями правителів країн-супротивників Росії та членів їхніх сімей. Громадян ворожих держав зобов'язали передавати всю кореспонденцію до поліції, яка далі надсилала її на перевірку до військової цензури. Лише після цього листи можна було відправляти поштою. У лютому 1916 року було заборонено перевозити листи поза межами поштових відділень, а в червні того ж року – утримувати поштових голубів без дозволу штабу Київського військового округу.

Таким чином, телефонний та поштовий зв'язок під час війни зазнав значних змін. Обмеження у мовах телефонних розмов, труднощі з підключенням абонентів, проблеми із забезпеченням матеріалами та цензура

поштових повідомлень стали основними викликами для комунікаційної системи того часу.

Попри всі зусилля влади щодо контролю за листуванням, можливості перевірки кореспонденції залишалися досить обмеженими. Наприклад, у Бердичівській поштово-телеграфній конторі щодня отримували до 6,5 тисяч листів, але цензурі піддавалися лише близько 200 із них, що свідчило про вибірковий підхід до перевірки приватної кореспонденції [118, с. 111]. Подібна ситуація спостерігалася і у Вінниці, де у відділеннях пошти постійно було людно. У таких умовах стомлювалися як відвідувачі, так і працівники, яким часто доводилося працювати допізна [56, с. 2]. Додаткові труднощі створювали затримки на залізниці, що змушувало надсилати товари поштою [34, с. 3].

Задля забезпечення вчасного відправлення урядових і приватних поштових відправлень 30 листопада 1915 року МВС видало постанову про знищення візитних і вітальних карток, відправлених за бандерольною таксою. Нестача та висока вартість паперу змушували писати листи на дрібних аркушах із максимально використаними полями. З 1916 року для виготовлення конвертів використовували газетний папір, а адреси писали на приклеєних білих ярликах [85, с. 83].

В умовах війни зросла роль листонош, яких із нетерпінням очікували жителі міст Правобережної України. Як зазначалося в газеті «Южная копейка» на початку 1916 року, листоноші з шкіряними сумками, перекинутими через плече, щодня несли новини від рідних та близьких, які перебували на фронті [139, с. 62].

Таким чином, під час Першої світової війни царська влада посилила контроль над системою транспорту та зв'язку, що суттєво ускладнило повсякденні потреби мешканців правобережних губерній у пересуванні та комунікаціях.

Перша світова війна також вплинула на житлово-комунальну сферу міст Правобережної України, зокрема в питаннях освітлення, водопостачання

та опалення. Ці проблеми розглядалися в окремих дослідженнях, таких як «Електропостачання міст Подільської губернії в роки Першої світової війни (серпень 1914 р. – лютий 1917 р.)», «Водопостачання міст Правобережної України в період Першої світової війни (1914–1917 рр.)» та «Загострення опалювальних проблем в містах Правобережної України в 1914–1917 рр.» [111, с. 68].

Електропостачання регіону безпосередньо залежало від загального економічного стану Російської імперії. Віддаленість місцевих електростанцій від джерел енергоресурсів робила їх залежними від залізничного сполучення, а пріоритет у перевезенні вантажів під час війни надавався військовим потребам. Це стало ключовою загрозою для забезпечення міст електроенергією [118, с. 36].

На початку війни ситуація з електропостачанням залежала від наявності довоєнних запасів матеріалів і обладнання. Так, у 1914 році кам'янецька електростанція ще мала змогу підключати нових абонентів. На сторінках місцевої газети «Подільнин» навіть публікували рекламу під гаслами «Тільки електрика!» та «Геть бруд, кіптяву та сажу!» [71]. На відміну від Кам'янця-Подільського, у Вінниці ситуація була гіршою. Замовлений до війни агрегат для посилення потужності місцевої електростанції так і не надійшов, що позбавило місто можливості підключати нових абонентів.

Початкова різниця в електропостачанні між містами поступово зникала, оскільки всі вони відчували однакові труднощі в забезпеченні ресурсами. Особливо складною була ситуація в Житомирі взимку 1914–1915 років. Зростання навантаження на електростанцію збіглося з обмеженнями на поставки спеціального вугілля для дугових ліхтарів, яке виготовлялося лише на одному заводі у Московській губернії [77, с. 3]. Через це в місті значно погіршилося освітлення вулиць та житлових будинків. Ліхтарі почали запалювати пізніше й гасити раніше (о 23:30 замість 24:00), а в будинках, де

електричне світло було занадто тьманим, мешканцям доводилося використовувати додаткове освітлення гасовими лампами [34, с. 3].

Неможливість підключати нових абонентів до електромережі негативно позначилася на підприємницькій активності населення. Місцеві підприємці змушені були тримати кошти в банках, оскільки не могли інвестувати їх у власну справу [72, с. 3]. Ця ситуація спричинила чутки про можливе секвестрування електростанції, яка нібито належала німецькій компанії «Сіменс і Гальске».

Загалом, військовий час зробив електропостачання міст Правобережної України вкрай ненадійним. Брак палива, проблеми з постачанням обладнання та обмеженість залізничних перевезень вплинули на якість і доступність електроенергії для міських жителів.

У 1915 році в містах масово застосовували процедуру секвестру щодо підприємств, які мали зв'язки з німецько-австрійським капіталом. Особливо це проявилось в Києві, де під секвестр потрапило електротехнічне підприємство акціонерного товариства «Сіменс і Гальске». Влада оперативно наклала обмеження, і вже на початку року поліція опечатала київські відділення фірми на вулицях Пушкінській та Великій Васильківській. Однак, подібно до випадку з компанією «Зінгер», у лютому обидва відділення відновили роботу, мотивуючи це необхідністю захисту інтересів російських акціонерів товариства, хоча їхня частка в компанії була мінімальною. Врешті-решт, у 1916 році Рада Міністрів ухвалила рішення про ліквідацію електротехнічного товариства, аргументуючи це наявністю прямих зв'язків підприємства з Німеччиною.

Секвестр також використовувався для тиску на власників електростанцій. Наприклад, у 1915 році конфлікт між Уманською міською думою та місцевим підприємством-виробником електроенергії виник через невиконання домовленості щодо запуску трамвайного руху до кінця 1914 року. У відповідь на позов до суду товариство пригрозило повним припиненням постачання електроенергії. Думі вдалося залучити до

вирішення суперечки губернського чиновника Л. Гладиревського, який домігся від підприємства письмового зобов'язання продовжувати постачання електроенергії.

Інший випадок стався в Звенигородці. У березні 1915 року міська дума вирішила накласти секвестр на місцеву електростанцію через несанкціоноване прокладання кабелю. Рішення підтримали одногolosно, посилаючись на австрійське підданство власника станції Ф. Висоцького та участь його сина у війську Австро-Угорщини. Хоча клопотання було схвалено, місто так і не отримало електростанцію. Виявилося, що власник заздальгідь вивіз обладнання за межі міста, а частину техніки було продано через борги на публічних торгах.

Дефіцит кам'яного вугілля змусив електростанції шукати альтернативні види палива, що, однак, призвело до зростання собівартості виробництва енергії. У Києві, наприклад, перехід на нафту та антрацит збільшив витрати на 40%. Додатково секвестровані підприємства зобов'язували надавати електроенергію лікарням для лікування поранених та підтримки сімей мобілізованих військовослужбовців.

Складнощі з електропостачанням виникли також у Вінниці. Місцева електростанція перейшла на дизельний двигун, що працював на нафтопродуктах, які були більш доступними. Внаслідок цього, аби заощадити енергоресурси, вуличне освітлення в місті вимикали о 00:00, тоді як до війни ліхтарі горіли до 2:00 ночі. Це викликало занепокоєння місцевої поліції, оскільки відсутність освітлення сприяла зростанню злочинності. Начальник поліції звернувся до міської влади з проханням подовжити освітлення вулиць до 4:00 ранку, аргументуючи це тим, що в темряві злочинці могли непомітно пересуватися та проникати в будинки.

У Луцьку, щоб забезпечити електропостачання, електростанцію переобладнали під газогенераторні машини, що дозволило використовувати дрова замість антрациту. Однак улітку 1915 року виробленої енергії вистачало лише на освітлення міста. Плани збільшення потужності, зокрема

запуск додаткового дизельного двигуна, не були реалізовані через дефіцит сирової нафти. Утім, осіннє загострення проблем з електроенергією не настало через окупацію міста австро-угорськими військами.

Після поразки Російської імперії у 1915 році та втрати частини території Волинської губернії електростанції Правобережної України включили до переліку об'єктів, що підлягали евакуації. У першу чергу евакуювали цінні ресурси, зокрема мідні дроти. Так, обладнання рівненської електростанції було вивезено до Курська. Водночас влада Києва та Проскурова не підтримала ідею евакуації електростанцій, усвідомлюючи можливі негативні наслідки для життєзабезпечення міста. У серпні 1915 року голова Житомирської міської думи в бесіді з членом правління Товариства міських та під'їзних шляхів у Росії інженером А. Зенгером заявив, що домагатиметься збереження електростанції в місті.

Життєві обставини показали, що в деяких випадках окупація виявлялася менш шкідливою для електропостачання міст, ніж евакуація. Зокрема, під час перебування австро-угорської адміністрації у Володимирі-Волинському на міських вулицях з'явилися електричні ліхтарі. Обладнання для цього придбали у Відні [137, с. 114–115]. У Луцьку окупаційна влада заборонила самовільне підключення до електромережі, передбачивши за це покарання у вигляді двомісячного арешту або штрафу в 200 рублів. Коли ж у 1916 році Луцьк повернувся під контроль Російської імперії, для відновлення роботи електростанції знадобилося майже 3 тисячі рублів. Але ця сума була значно меншою, ніж 15 тисяч рублів, які довелося сплатити для повернення рівненської електростанції з Курська [91, с. 5].

Евакуація також порушила плани електрифікації Радомишля, які почали реалізовувати ще до війни. У липні 1915 року зі стовпів зняли всі мідні дроти, а роботи з облаштування освітлення зупинилися. У листопаді 1916 року військове командування вилучило двигуни електростанції, оскільки в місті вже не було електромережі.

З осені 1915 року забезпечення електростанцій Правобережної України сировиною стало ще складнішим, здебільшого через проблеми із залізничним сполученням, які виникли після відступу царських військ [128, с. 323].

Для пошуку альтернативних рішень у жовтні 1915 року до Вінниці запросили шведського інженера, який провів дослідження можливостей використання річки Південний Буг для виробництва електроенергії. Виявилося, що водяний двигун на основі річкової енергії може мати потужність від 900 до 1350 кінських сил, що значно перевищувало можливості традиційних агрегатів [90, с. 2]. Проте через необхідність значних інвестицій проєкт будівництва гідроелектростанції розпочали реалізовувати лише на початку 1920-х років [87, с. 166].

У Житомирі замість дугових ліхтарів почали масово встановлювати лампи розжарювання. Для економії електроенергії освітлення вулиць здійснювалося лише половиною мережі.

У Києві перед Різдвом 1915 року жителі залишилися без вуличного освітлення через відсутність спеціальних паличок для дугових ліхтарів. Це сталося через скорочення виробництва деталей на Кудіновському заводі через дефіцит кам'яновугільної смоли, хоча ця сировина вироблялася в самому Києві в достатній кількості [76, с. 2]. Ця ситуація змусила місцеву владу запровадити обмеження на використання електроенергії, зокрема скоротити час роботи вуличних ліхтарів, регулювати графік роботи торговельних та розважальних закладів і заборонити освітлення зовнішньої реклами [40, с. 2; 39, с. 2].

Попри такі обмеження, електростанція Києва у 1916 році працювала без збоїв і жодного разу не зупинила подачу струму, навіть попри зміну власників. Це підтвердило головний принцип її роботи – "забезпечення безперервності виробництва за будь-яких умов". Ба більше, обсяги виробництва електроенергії зросли на 25% порівняно з 1915 роком [42, с. 4, 17].

З осені 1916 року економія електроенергії стала обов'язковою у всьому регіоні. Вінницька влада закликала населення скоротити споживання електрики у вечірній час до закриття магазинів о 20:00 [78, с. 1]. Абонентам, які самовільно збільшували кількість ламп у своїх оселях, погрожували відключенням від мережі [77, с. 1].

На початку грудня 1916 року в Кам'янці-Подільському критична нестача палива змусила міську владу тимчасово відключити від мережі торговельно-розважальні заклади та обмежити постачання електроенергії для друкарень і промислових підприємств у період з 16:00 до 23:00. Тим, хто залишився без електропостачання, радили використовувати гас або інші альтернативні освітлювальні засоби [75, с. 1].

Енергетична криза, що спалахнула взимку 1917 року, охопила два найбільші міста Київської губернії – Київ та Бердичів. У Бердичеві вуличне освітлення вимикалося ще ввечері, а подекуди ліхтарі взагалі не запалювали, залишаючи місто у темряві [82, с. 4]. У Києві за кілька днів до Лютневої революції повністю вичерпалися запаси сировини для електростанції. У зв'язку з цим начальник Київського військового округу (КВО) розпорядився передати підприємству все тверде паливо, яке було в місті та прибувало залізницею [94, с. 29].

Зростання витрат на паливо, мастильні матеріали та деталі, а також збільшення витрат на оплату праці технічного персоналу та працівників електростанцій під час війни неминуче призвели до підвищення тарифів для споживачів електроенергії. На початку 1917 року в кількох містах регіону ціни на 1 кВт/год. зросли, причому нерівномірно. У Житомирі та Вінниці подорожчання було відносно помірним, тоді як у Бердичеві підвищення склало аж 50 %, що викликало значне занепокоєння серед населення. Причиною цього стало критичне становище міської електростанції, яка після вичерпання запасів вугілля змушена була перейти на дрова, що значно збільшило собівартість виробництва електроенергії. Усіх, хто відмовлявся прийняти нові тарифи, попередили про можливість відключення від мережі.

Це рішення було підтримано міською та повітовою владою, яка взяла на себе обов'язок постачати електростанцію дровами. Символічно, що засідання Бердичівської міської думи, на якому обговорювався цей план, відбулося того ж дня, коли в Петрограді спалахнуло збройне повстання.

У воєнний період міста Правобережної України також стикалися з труднощами щодо традиційних джерел освітлення, зокрема газових ламп. Як і у випадку з електрикою, наявність газу на міських складах залежала від стабільної роботи транспортної системи. До осені 1915 року дефіцит газу зазвичай мав тимчасовий характер, проте вже навесні того ж року, зокрема в Проскурові, було зафіксовано різке зростання ціни на газ із 6–7 до 10–14 копійок за фунт. Це було спричинено труднощами з доставкою, спекуляціями торговців та бездіяльністю міської влади, яка не запровадила регулювання цін на товари першої необхідності.

Згодом міська влада почала впроваджувати систему фіксованих цін на газ. Проте між торговцями та місцевою адміністрацією періодично виникали суперечки щодо справедливості встановлених тарифів. Так, у квітні 1915 року вінницькі підприємці неодноразово зверталися до міської думи з проханням переглянути ціни, оскільки вважали, що встановлені такси роблять торгівлю нерентабельною. Одне з таких звернень надійшло від власників складу акціонерного товариства "Кавказько-Волзьке торгово-промислове товариство Н. Лейдермана", яке заявило, що закупівельна ціна газу становила 2 рублі 37 копійок за пуд, тоді як продажна ціна була нижчою — 2 рублі 20 копійок гуртом і 2 рублі 40 копійок у роздріб.

Восени 1915 року місцева преса почала активно повідомляти про відсутність газу в різних частинах регіону. Основною причиною дефіциту була затримка постачання залізницею. У Житомирі цей дефіцит навіть назвали "голодом на газ". У Києві на початку зими 1915/1916 років, під впливом чуток про вичерпання запасів, жителі міста шикувалися в довгі черги біля магазинів "Нобель" у надії придбати хоча б трохи газу. Люди

стояли в чергах по кілька годин, але часто поверталися додому ні з чим. При цьому ціна на гас у Києві залишалася стабільною – 6,5 копійок за фунт.

Дещо парадоксально, але поразка російських військ у 1915 році допомогла уникнути повного знеосвітлення Києва, оскільки місту дозволили використовувати реквізований гас, який спочатку планувалося відправити на інші території. Однак улітку 1916 року ситуація погіршилася. Знову виникли довгі черги біля магазинів "Нобель", що було пов'язано з новим витком газової кризи. Восени подільський губернатор отримав записку від нафтопромисловців, у якій йшлося про припинення вивезення гасу з Грозного – основного постачальника для українських губерній. У ній зазначалося, що немає підстав сподіватися на покращення ситуації найближчим часом.

Побоювання підтвердилися дуже швидко: дефіцит гасу набув масштабів, що перевищили кризу 1915 року. У жовтні київські газети писали, що навіть за 15–20 копійок за фунт неможливо було придбати гас. У статті зазначалося: "Найприкріше, що лихо, яке легко можна було б усунути, лише поглиблюється!". У Луцьку після його звільнення жодна цистерна з гасом так і не надійшла, через що місцеві жителі та військові змушені були залишатися в темряві.

Труднощі з освітленням осель газовими лампами у вечірній час змушували міських жителів пристосовувати свій повсякденний режим. Восени 1916 року відомий український художник К. Піскорський, який працював у Управлінні інтендантської армії Південно-Західного фронту в Бердичеві, повідомляв у листах до батьків, що змушений був кілька разів лягати спати вже о 21:00. У деяких випадках він затримувався в Управлінні до опівночі, користуючись там електричним освітленням.

Учні шкіл і гімназій також відчували на собі ці труднощі, оскільки їм доводилося виконувати домашні завдання в умовах обмеженого освітлення. Так, в Острозі школярі збиралися біля вуличних ліхтарів, а в Житомирі – робили уроки безпосередньо в навчальних закладах.

Загроза дефіциту гасу змушувала міську владу шукати будь-які можливості для його постачання, зважаючи на підвищений ризик спекуляцій. Наприклад, 25 жовтня 1916 року Гайсинська управа запровадила суворі заходи безпеки для контролю над поставкою вагону гасу, який несподівано прибув на станцію Губник замість вузькоколійної міської станції. Оскільки резервуар для зберігання гасу перебував саме на міській станції, управа побоювалася, що цей інцидент міг бути частиною спланованої змови за участю орендаря резервуару Й. Рабиновича. Відтак місцева влада звернулася до повітового справника з проханням заборонити продаж гасу на станції Губник і вимагала його негайної доставки до міста.

Дефіцит гасу призвів до різкого зростання цін. У Кам'янці-Подільському лише за три дні жовтня 1916 року вартість одного фунта зросла з 45-50 копійок до 90 копійок – 1 рубля 20 копійок. Ситуація нормалізувалася лише в середині листопада, коли до міста надійшла нова партія гасу, а міська влада запровадила його нормовану видачу – по 3 фунти на родину за ціною 24 копійки за фунт.

Складною була ситуація і у Вінниці. Попри спроби місцевої влади, забезпечити достатню кількість гасу не вдавалося. Внаслідок цього без освітлення залишилися державні установи, лікарні та військові шпиталі, а частина міста після заходу сонця занурювалася в темряву. Деякі мешканці почали використовувати альтернативні, але небезпечні способи освітлення — скипидар та бензин, розбавлений водою. Це створювало загрозу для здоров'я і збільшувало ризик пожеж.

19 листопада 1916 року до Вінниці прибули дві цистерни гасу (приблизно 40 тисяч фунтів). Продукт почали продавати за цукровими картками по 11 копійок за фунт, дозволяючи купувати не більше 5 фунтів на родину. Ситуація викликала величезний ажіотаж, що 15 грудня призвело до надзвичайного випадку – натовп людей, які чекали на чеки для отримання гасу біля міського поліцейського управління, ледь не спричинив трагедію.

Під тиском людей обвалилися перила сходів, однак, на щастя, обійшлося без постраждалих.

На початку зими 1916-1917 років більшість киян залишилися без гасу. Отримати його можна було лише завдяки особистим зв'язкам і в дуже обмежених кількостях. Щоб упорядкувати розподіл, міська влада вирішила запровадити карткову систему. 31 грудня 1916 року розпочався обхід будинків, під час якого студенти-реєстратори роздавали домовласникам картки під розписку. Ті, у свою чергу, повинні були передати картки квартирантам. Водночас із цим 14 січня 1917 року ціна на гас офіційно зросла до 11 копійок за фунт, тобто за рік ціна фактично подвоїлася. Проте навіть ці заходи не розв'язали проблему – черги біля бакалійних магазинів на початку березня 1917 року свідчили про те, що попит на гас так і не був задоволений.

Проблема водопостачання в містах також посіла чільне місце серед актуальних комунальних питань. Доступ до чистої води був особливо важливим в умовах високих санітарно-епідемічних ризиків. У Вінниці, наприклад, завдяки водогону вдалося запобігти спалаху холери влітку 1914 року. Хоча випадки захворювання спостерігалися в навколишніх поселеннях, де не було доступу до водогінної води, міська влада своєчасно організувала безкоштовну її видачу.

Збільшення чисельності військових частин та медичних закладів у містах додатково навантажило систему водопостачання. У госпіталях лікувалися тисячі поранених солдатів, що потребувало значних обсягів води. Витрати води зросли настільки, що київські водопровідники вважали, що в місті проживає не менше мільйона осіб (на основі обсягів споживання), хоча офіційний перепис населення 1916 року цього не підтвердив.

Військові дії, що розпочалися, завадили планам розширення водогінної мережі Києва, які мали бути завершені до осені 1914 року. Основними перешкодами стали припинення бурильних робіт на околицях міста через інтернування австрійських фахівців-бурильників та неможливість своєчасної

доставки спеціалізованих інструментів і машин із Баку. В результаті цих подій забезпечення водою житлових будинків і установ міста погіршилося, що підтверджується численними скаргами, які надходили до міської влади в серпні 1914 року. Додаткові труднощі виникли у вересні, коли через проблеми з постачанням вугілля до Києва ледь не зупинилася робота водогінної системи.

11 жовтня 1914 року відбулася важлива подія — міська влада підписала угоду з «Товариством водопостачання» про передачу водогону у власність міста за суму 3 777 тисяч рублів. З цієї суми 3 мільйони виплачували облігаціями, решту — готівкою. Проте укладена угода автоматично не вирішила проблем із водопостачанням. Яскравим прикладом стала пожежа 2 листопада 1914 року в Київському політехнічному інституті, де в приміщеннях розмістили військовий лазарет. Через відсутність води пожежники змушені були лише спостерігати за пожежею, яка охопила частину будівлі. Лише завдяки щасливому збігу обставин обійшлося без жертв, адже поранених у той момент у залі не було.

Подібні проблеми із забезпеченням водою спостерігалися і в Проскурові. У травні 1915 року у водогоні, що обслуговував місцеві лазарети, вода зникла через технічні несправності. Щоб вирішити ситуацію, на допомогу прийшла пожежна команда, яка за день доставила близько 2 тисяч відер води зі спеціальної пожежної криниці.

У Вінниці під тиском військової влади було проведено роботи з розширення водогінної мережі. Зокрема, у травні 1915 року проклали 550 сажнів труб від місцевої єврейської лікарні до військового шпиталю. Проте ці заходи негативно позначилися на можливості забезпечення якісною водою місцевих жителів. Уже влітку, у зв'язку зі спекотною погодою, кількість джерельної води зменшилася, і міська влада звернулася до вінничан із проханням економно використовувати воду.

3 весни 1915 року Київ знову відчув нестачу води. Кількість артезіанської води становила 2,9 мільйона відер на добу за потреби у 3,5

мільйона. Було запропоновано додатково подавати 500 тисяч відер дніпровської води щодня, але через необхідність її хлорування ідею відхилили. Улітку, під час спекотних днів, кияни змушені були самотужки шукати воду. У деяких районах вода зникала на кілька годин або навіть на весь день. Люди ходили по воду в інші квартали, а лікувальні заклади змушені були запасатися водою вночі. Зокрема, Кадетський корпус опинився у критичній ситуації, коли через відсутність води там сталося масове захворювання шлунка.

Після поразок російської армії в 1915 році водогони, на відміну від електростанцій, не підлягали евакуації. Замість цього було ухвалено рішення про демонтаж лічильників і водомірів із міді та заміну їх на залізни.

Проблеми з водопостачанням були характерними і для повітових міст Київської губернії. Уманський водогін, побудований ще до війни, подавав воду з болотистої місцевості. Унаслідок цього місцеві мешканці отримували жовто-коричневу рідину з неприємним запахом. Санітарна комісія висувала вимоги до концесіонерів щодо усунення проблеми, але ті не поспішали це робити.

У Радомишлі виявили незаконну підземну трубу, яка забирала майже всю воду з джерела «Черча». Це джерело постійно забруднювалося через сусідство з житловими будинками, військовими об'єктами та цегельними заводами. Викриття підземної труби засвідчило махінації підрядників, які займалися будівництвом водогону. Внаслідок цього місцеві жителі були змушені кип'ятити воду перед споживанням.

Складна ситуація із водопостачанням склалася і в Каневі. Більшість колодязів у місті були в поганому стані, а якість підземної води залишала бажати кращого. У деяких колодязях споживання води було можливим лише після попередньої очистки.

Подібно до ситуації в Радомишлі, у жовтні 1915 року київська влада зіткнулася з неочікуваною проблемою: обстеження водогінної мережі, що проводилося для з'ясування причин значного витоку води (який сягав 19–25

% замість допустимих 5–10 %), виявило низьку якість труб. Для оновлення системи централізованого водопостачання Києва були потрібні значні фінансові ресурси – мільйони рублів. Додатковим тягарем стали високі витрати на обслуговування водогону, що зростали через подорожчання палива. У грудні 1915 року міська управа розпочала підготовку проєкту підвищення тарифу на воду для мешканців Києва з 12 до 14 копійок за 100 відер. Ця ініціатива викликала іронічну реакцію громадськості. В одному з номерів газети «Южная копейка» було опубліковано карикатуру: дідусь, читаючи газету хлопчику на колінах, саркастично зауважив, що підвищення ціни на воду дозволить дітям пити нерозбавлене молоко.

Позитивні зрушення у водопостачанні Києва відбулися в травні 1916 року, коли водогін отримав статус оборонного підприємства. Це дозволило значно пришвидшити доставку матеріалів і комплектуючих для системи водопостачання. Завдяки цьому влітку 1916 року добовий обсяг видобутої води зріс на 660 тисяч відер у порівнянні з аналогічним періодом попереднього року. Відтак проблеми з нестачею води стали поодинокими та локалізованими.

На відміну від Києва, у багатьох інших містах Правобережної України ситуація з водопостачанням залишалася критичною. Наприклад, у Житомирі навесні 1916 року водогін працював на межі своїх можливостей. Попри високу заробітну плату, підприємство не могло найняти достатню кількість кваліфікованих працівників.

У вересні 1916 року завідувач єврейського початкового училища у Вінниці скаржився на відсутність води в туалетах закладу, де постійно перебувало від 50 до 300 солдатів. Особливо критичною ситуація була під час мобілізаційних днів, коли у приміщенні збиралося до 2000 людей. Попри звернення до міської влади, проблему вирішити не вдалося. Роботи з розширення вінницького водогону були ускладнені відсутністю труб та інших матеріалів, оскільки фірми та заводи, де їх зазвичай закуповували, припинили поставки. Додатково, вантажі зі спорядженням для водогону не

приймали на залізничній станції «Вінниця». З аналогічних причин не вдалося приєднати до водогінної системи переповнену міську в'язницю. Водночас тариф на воду у Вінниці був суттєво вищим, ніж у Києві, – 35 копійок за 100 відер.

Схожі проблеми виникли в Кам'янці-Подільському, де доставлення обладнання для водогону затримувалося через відсутність вагонів на київській залізничній станції. Нестача обладнання погіршила ситуацію з водопостачанням, яка і без того була складною ще до початку війни.

Окрім проблем із водопостачанням, міста Правобережної України зіткнулися з кризою в забезпеченні паливними матеріалами для опалення. Ця проблема набула особливої гостроти під час війни, ставши однією з найбільш відчутних у повсякденному житті міського населення. Ситуація з опаленням здавалася менш критичною у порівнянні з освітленням, оскільки для цього можна було використовувати місцеві лісові ресурси та торф. Проте руйнівний вплив війни на економіку Російської імперії знівелював ці переваги.

З початком війни попит на паливо у містах різко зріс, оскільки більшість вугілля спрямовувалася на потреби оборонної промисловості. Висока завантаженість залізниці стала додатковою перешкодою для постачання палива. Особливо показовою є статистика надходження вугілля до Києва у 1916 році: у лютому надійшло 667 вагонів замість необхідних 1400. Влітку ситуація погіршилася: у серпні надійшло 811 вагонів, у вересні – 623, у жовтні – 491, у листопаді – лише 300 вагонів, що дорівнювало місячному споживанню київської електростанції. У грудні ситуація стала ще критичнішою – до Києва надійшло лише 250 вагонів із вугіллям.

У роки війни дедалі актуальнішою ставала необхідність заміни одного виду палива іншим, що ініціювалося як на місцевому рівні, так і на рівні центральної влади. Особливо це стосувалося будівель із централізованим опаленням, яке вимагало значних обсягів вугілля. У зв'язку з його дефіцитом мешканці будинків почали шукати альтернативні способи обігріву. Однак

лише небагатьом вдалося встановити обладнання для спалювання нафти або змінити систему опалення, перейшовши на дрова, адже це потребувало значних фінансових витрат. Через це, зокрема, влітку 1915 року у Києві багато квартир здавали в оренду як неопалювані приміщення.

Аналогічні проблеми спостерігалися й у Вінниці. У 1915 році один із чиновників вирішив довести керівництву, що вугілля для міста не потрібне, оскільки його можна повністю замінити дровами. Через цю самовпевнену позицію міська управа втратила можливість отримати 25 вагонів палива.

У травні 1916 року уповноважений з мінерального палива видав розпорядження про необхідність заміни вугілля альтернативними джерелами енергії — дровами, торфом, соломою, кізяками та іншими матеріалами, які відповідали місцевим умовам. Того ж місяця винахідник Я. Кузнецов запропонував Черкаській міській думі створити завод для виробництва брикетованого палива зі сміття та побутових відходів. Проєкт обіцяв випуск до 1,5 млн пудів палива на рік, але для його реалізації були потрібні значні інвестиції (близько 50 тис. рублів), які залучити не вдалося.

Водночас у Петрограді, Києві та інших містах активно обговорювалася можливість використання торфу замість традиційного палива. Бердичівське земство у травні 1916 року провело підрахунки, згідно з якими собівартість одного пуду торфу становила 11 копійок, а його енергетичні властивості майже не поступалися дровам. Однак розвиток цієї галузі стримували відсутність необхідної техніки та кваліфікованих фахівців, тому частка торфу у паливному балансі Російської імперії у 1917 році не перевищувала 2%.

Через обмеження видобутку та транспортування дров попит на них у містах значно зріс. Війна скоротила кількість працівників, які займалися заготівлею лісу, зменшила обсяги транспортування деревини кінним та залізничним транспортом, а також ускладнила забезпечення працівників продовольством. Усе це призвело до різкого підвищення цін на дрова. Наприклад, у Києві ціна на кубічну сажень дров твердих порід у березні 1914 року становила 41 рубль, а в грудні того ж року зросла до 52-53 рублів.

У березні 1915 року у київських школах навіть переривали навчання через нестачу палива для опалення. Ситуація ускладнилася через невиконання угод про щоденне постачання 50 вагонів дров на Київську залізничну станцію. Внаслідок цього, за повідомленням газети «Киевская мысль», деякі сім'ї були змушені тимчасово переїжджати до готелів із теплими номерами.

Рівне також зіткнулося з проблемою припинення постачання дров через відмову залізниці виділяти вагони для їх перевезення. У результаті ціна на дрова в місті зростає з 38 до 60 рублів за кубічну сажень. Аналогічні труднощі мали місце у Кам'янці-Подільському та Проскуріві. У квітні 1915 року через державне регулювання цін на дрова (14-15 коп. за пуд) селяни навколишніх сіл відмовилися постачати їх до міста, оскільки вигідніше було продавати їх на «чорному ринку» за ціною на 10 копійок вищою.

Дров'яний "голод" охопив практично всю Правобережну Україну. У липні 1915 року опитування міських управ виявило гострий дефіцит не лише дров, а й вугілля. Серед міст, що потерпали від нестачі палива, був і Васильків. Щоб забезпечити свої потреби у дровах, міська влада отримала право на заготівлю лісу у віддаленій місцевості — аж поблизу Фастова, що було економічно неефективним через велику відстань. У серпні 1915 року, щоб скоротити витрати на транспортування, Васильківська управа погодила отримувати дрова з Боярського та Васильківського лісництв за умови забезпечення паливом двох міських шкіряних заводів, що працювали на потреби оборони.

Восени 1915 року у Вінниці виник великий скандал через несподіване рішення міської влади перемістити лісні склади за межі міста. Це рішення було обґрунтоване бажанням зменшити рівень пожежної небезпеки, хоча протягом останніх 20 років в місті не було жодного випадку загоряння. Насправді, ймовірно, це рішення стало прикриттям для махінацій, організованих трьома підрядниками міської адміністрації за допомогою місцевого чиновника. Вони придбали всі дрова зі складу графа

Грохольського за 75 рублів за кубічний сажень, а потім перепродали їх по 125 рублів, тоді як населення купувало дрова за 45 рублів. У сусідній Жмеринці дрова також коштували 75 рублів, оскільки лісів було значно більше. Міська дума Бара досягла більшої ефективності, уклавши угоду з місцевими кооперативами, що дозволило продавати дрова за значно нижчими цінами, з вигодою для споживачів і міського бюджету.

Запаси дров у регіоні значно скоротилися під час австро-німецької окупації Волині, коли масово вирубували ліси і вивозили деревину. Окупанти спочатку діяли цивілізовано, але згодом перейшли до насильницької заготівлі лісу. Після відновлення російської влади в Луцьку дрова завозили з Яловичського лісу, використовуючи працю австро-угорських військовополонених.

Зловживання в паливній сфері також супроводжувалися масовими крадіжками дров зі складів та залізниць. У 1916 році на станції Мотовилівка пасажери неодноразово крали дрова під час зупинок потягів. Протягом 1916-1917 років ціна на дрова значно зросла, що відображало кризу в паливній сфері. У багатьох містах влада не могла домовитися з лісовими власниками чи залізничниками про постачання дров за доступними цінами, що ставало очевидним, особливо в таких містах, як Літин та Гайсин. У Літині місцева влада надавала дешеві дрова лише державним установам, а пересічні громадяни змушені були купувати їх за вищими цінами. У Гайсині ж влада вирішила постачати дрова тільки для міського населення.

Проблеми з паливом у Києві стали особливо гострими в опалювальний сезон. Міська влада навіть використала верблюдів для транспортування дров через брак інших перевізників. Проте цього було недостатньо, і ціни на дрова виросли до неймовірних розмірів. Наприкінці зими 1917 року морози досягали -20°C , і в багатьох містах люди не мали належного опалення, що призводило до випадків обмороження та навіть до збільшення смертності.

Отже, між 1914 і 1917 роками міста Правобережної України зіткнулися з серйозними проблемами щодо постачання енергії та опалення, що було

наслідком економічного виснаження, спричиненого Першою світовою війною.

РОЗДІЛ 4.

МЕРЕЖА ЗАКЛАДІВ КУЛЬТУРИ І ОСВІТИ ТА МЕДИЦИНА РЕГІОНУ В УМОВАХ ВІЙНИ

Під час Першої світової війни система навчальних закладів у містах правобережної України включала як початкові, так і середні, а також деякі професійні школи. Як і в інших частинах імперії, вони підпорядковувалися різним відомствам, духовенству або приватним особам і фінансувалися з різних джерел, таких як державний бюджет, церковні органи, місцева влада, приватні внески або комбінація цих джерел. Частину витрат покривалися через плату за навчання.

Для прикладу, згідно з даними огляду Подільської губернії за 1892 рік, на території губернії функціонувало 1533 навчальних заклади, серед яких були: 1) три гімназії (дві чоловічих у Кам'янці-Подільському та Немирові, одна жіноча у Кам'янці-Подільському); 2) реальне училище (Вінниця); 3) жіноча прогімназія (Немирів); 4) духовна семінарія (Кам'янець-Подільський); 5) шість духовних училищ (чоловічих та жіночих); 6) 13 міських двокласних училищ, 4 сільських двокласних училища та 7 міських однокласних парафіяльних училищ; 7) 241 сільських однокласних училищ; 8) 526 церковнопарафіяльних шкіл; 9) 726 шкіл грамоти; 10) 4 лютеранських школи та інші заклади [114].

На основі звітів газети «Православне Поділля» за січень 1916 року відомо, що станом на 1915 рік було 1710 шкіл, з яких 21 була двокласною, 13 – другокласними, а решта – однокласними. Після травневих іспитів 1915 року свідоцтва про закінчення школи отримали 112 хлопців та 70 дівчат у двокласних школах, а в однокласних школах свідоцтва отримали 6762 хлопців і 2487 дівчат. За рік кількість випускників зросла на 3% [41].

На роботу навчальних закладів впливала мобілізація, що призводила до дефіциту вчителів. Вчителі, які йшли на військову службу, зберігали право повернення на свою посаду після демобілізації.

Найбільшу кількість учнів і вплив на якість освіти мали початкові школи міністерства народної освіти, які входили до складу Київського навчального округу. Найпоширенішими були міські двокласні училища, відкриті у всіх повітових центрах губернії, включаючи Кам'янець-Подільський, Вінницю та інші міста.

Царська політика в галузі народної освіти виключала можливість викладання українською або іншими мовами національних меншин. Єдиною громадою, яка зберігала систему традиційних початкових шкіл, була єврейська громада, що утримувала хедери та інші релігійні навчальні заклади.

Протягом Першої світової війни в Подільській губернії діяли три учительські семінарії, які стали важливими педагогічними закладами в регіоні, оскільки вони забезпечували підготовку вчителів для нового етапу розвитку початкової освіти.

Учительські семінарії, як і навчальні заклади для педагогів в Україні, здебільшого приймали дітей селян. Семінарії були популярні серед сільського населення з кількох причин: по-перше, для вступу достатньо було скласти іспит за програмою двокласного початкового училища; по-друге, педагогічну освіту можна було отримати безкоштовно; по-третє, сільські вчителі звільнялися від особистих обов'язків [117, с 47-48].

Навчання в семінаріях проводили вчителі, звані наставниками, які входили до педагогічної ради, очолюваної директором семінарії. На засіданнях ради обговорювались питання навчання, виховання та організації навчального процесу.

Попри те, що не вдалося відкрити нові учительські семінарії на Поділлі, земства протягом війни ініціювали цей процес. У квітні 1915 року Подільська губерньська земська управа звернулася до губернатора з

пропозицією відкрити шість нових семінарій у таких містах, як Балт, Брацлав, Бар, Гайсин, Летичів та Проскурів. Це рішення було прийнято на Подільських губернських земських зборах 17 лютого 1915 року. Для реалізації цього проекту активно долучались місцеві органи управління. У квітні 1915 року на відкриття семінарій виділили значні суми: одноразово — 195 тисяч рублів, а на їхнє утримання щорічно — 27 тисяч рублів [112, с. 85].

Незважаючи на те, що багато планів залишилися нереалізованими, наприклад, відкриття семінарії в Гайсині та в Новій Ушиці, земства продовжували працювати над підготовкою педагогічних кадрів, підвищенням їх кваліфікації та покращенням умов для вчителів. Наприклад, у Вінницькій семінарії навчалися стипендіати земств, зобов'язані відпрацювати певний час після завершення навчання. Також земства регулярно доплачували вчителям і організовували педагогічні курси для підвищення їх рівня.

Проте, незважаючи на всі ці зусилля, ситуація з народною освітою залишалася складною. На початку війни понад 200 тисяч дітей в Подільській губернії не навчалися, що становило 58,3% від шкільного віку. Земства виконували лише обов'язки з матеріального забезпечення шкіл, не вирішуючи питання підвищення якості освіти.

Під час війни також функціонував Вінницький учительський інститут, відкритий у 1912 році завдяки ініціативі місцевої інтелігенції та міської думи. Інститут став важливим осередком підготовки педагогів для початкових шкіл, хоча на той момент в Україні існував лише один подібний заклад у Ніжині.

У 1913 році, перед початком війни, на вступ до інституту було подано 109 заявок, з яких 89 осіб стали студентами. У 1914 році кількість поданих заяв зменшилася до 62, і лише 31 абітурієнт зміг пройти іспити та бути зарахованим на перший курс. Зниження кількості студентів спостерігалось й у 1916-1917 навчальних роках, коли на навчання прийняли лише 21 особу. Порівняно з довоєнними роками (1912, 1913), можна побачити, як війна та

загальна мобілізація вплинули на ситуацію. Згідно з військовими правилами, студентів і викладачів не брали на фронт, вони могли бути добровольцями. Для них запровадили спеціальні дострокові випускні іспити. Крім того, викладачі Вінницького учительського інституту організували вистави для дітей військових, а також збір матеріальної допомоги для постраждалих на фронті. Викладач П.В. Гришков прочитав дві публічні лекції на підтримку патронату для поранених, організованого Київським учбовим округом, на теми «Германізм і відродження слов'янства» та «Східне питання і протоки».

Згідно з планом евакуації, восени 1915 року Вінницький учительський інститут мав переїхати до Самари, але цього не сталося. Однак інститут та його працівники не постраждали під час війни. Директор М. Д. Запольський у своєму рапорті повідомив, що за 1914-1915 роки «інститут не зазнав нападу ворога, навчальний процес не був порушений, власність закладу не була пошкоджена, студенти не потребували матеріальної допомоги». Проте під час війни приміщення інституту часто використовувалося для розміщення фронтових шпиталів, що, безумовно, заважало проведенню занять, адже для розміщення поранених необхідно було звільняти навчальні кімнати від меблів [8].

Також під час війни при інституті були відкриті курси для викладачів початкових училищ Подільської губернії. Курси розпочали свою роботу 15 травня 1915 року відповідно до «Положення про тимчасові однорічні педагогічні курси при учительських інститутах», затвердженого Міністром освіти П. Ігнатієвим у 1916 році. Після закінчення курсу слухачі отримували звання вчителя вищого початкового училища. Однією з основних особливостей цих курсів було те, що війна змусила вищі навчальні заклади активніше використовувати жіночу працю в педагогічній підготовці вчителів для вищих початкових училищ, зробивши цей процес більш продуктивним [10, с. 64].

Таким чином, можна зробити висновок, що Вінницький учительський інститут мав велике значення для культурно-громадського життя Поділля та всієї України.

У цілому, робота навчальних закладів Подільської губернії в роки Першої світової війни мала свої особливості. Війна вплинула на їх діяльність, що проявлялося в проблемах з кадровим забезпеченням, затримкою у вирішенні питань щодо приміщень, перебоями у фінансуванні та передчасним завершенням навчальних років.

Роль санітарії значно зросла в період природних або воєнно-політичних катаклізмів, коли населення опиняється під загрозою масових захворювань. Це зумовлює активізацію діяльності закладів охорони здоров'я. Тому вже на початку Першої світової війни держава почала приділяти увагу санітарним проблемам міст. 23 серпня 1914 року генерал-губернатор Київської, Подільської та Волинської губерній Ф. Трепов видав постанову, яка зобов'язувала власників приватної нерухомості, а також державних, земських, міських та громадських установ підтримувати чистоту на своїх територіях. Заборонялося викидати нечистоти, сміття та промислові відходи на вулиці чи у водойми, за винятком спеціально відведених місць. Крім того, вимагалось облаштування ящиків чи ям для збору відходів, що підлягали регулярному очищенню. За невиконання постанови передбачалися штрафи до 3 тис. руб. або ув'язнення до 3 місяців [92, с. 71].

Зважаючи на те, що санітарний стан багатьох міст був незадовільним і до війни, ця постанова була своєчасною. Наприклад, влітку 1914 року в Дубно площа біля ратуші перебувала в жахливому санітарному стані через недостатнє прибирання. Відповідно до наказу губернатора, місцева влада доручила власникам ратуші забезпечити чистоту на площі та найняти двірника для догляду за будівлею. Також було встановлено, що підмітання вулиць можна здійснювати лише до 7:00 ранку, щоб уникнути незручностей для перехожих.

Однак виконання санітарних вимог ускладнювалося через обмеженість місцевих ресурсів. Наприклад, в Умані у 1914 році витрати на благоустрій були скорочені через необхідність збільшення витрат на утримання поліції. У кінці 1914 року в Каневі торгові площі були в запущеному стані через брак дворників, і для вирішення проблеми місцева влада почала залучати до роботи арештантів. Брак робочої сили також компенсували залученням іноземних військовополонених [23].

Незважаючи на ці зусилля, рівень санітарії залишався низьким. Виливання сміття на вулицю або з вікон було звичайною практикою серед населення. Наприклад, в Житомирі виявили антисанітарний стан у садибі одного з лікарів, а в Києві були зафіксовані проблеми з санітарними каретами для інфекційних хворих.

Під час війни зріс попит на асенізаторів, особливо в містах Західної Волині, де проходили бойові дії. У березні 1915 року в Дубно було подано клопотання про виділення коштів для організації асенізаційного обозу. У Житомирі та Проскурові асенізаційні обози працювали з високою інтенсивністю, поширюючи неприємні запахи на вулицях.

У Луцьку великі проблеми виникли через відсутність відхожих місць і забруднення навколо молитовних будинків. Під час зростання інтенсивності руху російських військ санітарний стан міста значно погіршився. Російські солдати проводили забій худоби прямо на місцях стоянок, залишаючи відходи на землі [26].

У містах, що перебували під контролем австро-угорців та німців, санітарія була підвищеною увагою. Наприклад, у Дубно комендант Шпринфельд строго контролював дотримання санітарних норм і карав порушників. У Володимирі-Волинському австро-угорці ліквідували осередки антисанітарії, а в Луцьку було відновлено громадську криницю та відкрито нові. Однак у деяких місцях окупаційна влада забруднювала адміністративні приміщення та ігнорувала очищення вигрібних ям [31].

Погіршення санітарної ситуації в містах правобережних губерній, зокрема в Києві, не обминуло навіть місто, яке мало каналізацію. Проте війна призвела до її надмірного навантаження, оскільки в каналізаційні мережі потрапляли медичні матеріали, такі як бинти, марля, вата, а також відходи зі скотобоєнь, що часто забивали труби і псували решітки відстійників. Додатковими труднощами стали нестача працівників для санітарних робіт, що ускладнювало очищення вулиць і базарів, навіть після підвищення заробітної плати робітникам.

Попри це, деякі міста не відмовлялися від планів будівництва каналізації. Кам'янець-Подільський, наприклад, ще до війни розробив план благоустрою, але в 1914 році було вирішено відкласти його реалізацію. Вінниця також продовжувала розробляти проект каналізації, хоча кошторис був оцінений занадто високо, і фінансування було під питанням. У 1916 році Черкаси мали шанс на будівництво каналізації, оскільки їм було виділено 150 тис. руб. для цього. Проте план зірвався через відсутність робітників і матеріалів.

У Новограді-Волинському підвищена увага до санітарії була відображена у суперечливих доповідях, де місцевих євреїв звинувачували в антисанітарії. Відновлення інфраструктури у містах, звільнених від австро-угорців, як Луцьк та Дубно, було необхідне через серйозні пошкодження, викликані бойовими діями, що сприяло антисанітарії [27].

У 1916 році навіть у віддалених містах дотримання санітарних норм залишалося на низькому рівні через обмежені фінансові ресурси. Наприклад, жителі Радомишля їздили до Києва, щоб помитися через відсутність чистих лазень, а в Липовцях міська влада не змогла впорядкувати місце для продажу свиней, яке завжди перебувало в антисанітарному стані.

Протягом досліджуваного періоду для здоров'я городян великим викликом стали нашествия гризунів та хворих собак. Уже в першу осінь війни Подільська губернія зазнала масового поширення мишей, що спричиняло значні збитки для місцевого господарства. У зв'язку з цим Уманська міська

дума звернулася до київського губернатора з проханням виділити 15 тис. руб. на боротьбу зі шкідниками, оскільки традиційні методи боротьби виявилися неефективними. Влітку-восени 1916 року в Києві та Кам'янці-Подільському спостерігалася масова поява скажених собак, що призводило до численних укусів. Зазвичай тварини з'являлися разом із селянами, які привозили продукти на продаж. У вересні того ж року Київська міська управа регулярно отримувала повідомлення про великі колонії пацюків, які з'являлися в районах міста, де раніше їх не було. Це було наслідком скорочення виробництва на місцевих млинах і закриття продовольчих складів, що змусило гризунів шукати їжу в місті [103, с. 144].

Таким чином, погіршення санітарних умов, посилене війною, збільшувало епідемічні ризики. Напередодні військового конфлікту між Антантою і Троїстим союзом Подільська губернія зазнала епідемії азійської холери, яка закінчувалася летальними випадками в багатьох повітах. Це змусило подільського губернатора відвідати Вінницю наприкінці липня 1914 року. Хоча в місті випадків захворювань не було, підготовка до зустрічі з холерою була серйозною: губернатор разом з міськими чиновниками та лікарями провів санітарний огляд, перевіривши водогін, річку Південний Буг та в'язницю.

Після 1 серпня 1914 року кількість інфікованих холерою почала збільшуватися через рух хворих і поранених військових. Щоб уникнути катастрофічних наслідків, 7 жовтня 1914 року подільський віце-губернатор наказав вжити термінових заходів щодо очищення питних джерел та посилити контроль за продажем неякісних харчових продуктів. 16 жовтня було заборонено ярмарки та базари у Вінницькому повіті, а також під суворий контроль поставили санітарію в школах губернії. Улітку та восени 1914 року спалахи холери зафіксували також в Уманському та Бердичівському повітах [55].

Другий спалах холери стався влітку 1915 року під час масової евакуації населення. У спекотну погоду біженці не мали доступу до чистої води і

змушені були пити з річок та каналів, що призводило до численних випадків захворювання. З травня по жовтень 1915 року у Волинській губернії було зафіксовано 5845 випадків холери, що становило 1/7 частину всіх інфекційних хвороб у регіоні, найвищий показник за звітний період. Водночас у 1914 році в Волині жоден з місцевих жителів не захворів на холеру [30].

У подальшому – розглянемо стан міської медицини в регіоні. Це питання було висвітлено автором у праці «Вплив Першої світової війни на охорону здоров'я в містах Правобережної України (1914–1917 рр.)» [97].

З самого початку війни Російська імперія зіткнулася з дефіцитом ліків та хірургічного інструментарію. З 118 найменувань медикаментів воєнного часу 80 (67,8%) імпортувалися з-за кордону, зокрема з Німеччини та Австро-Угорщини [1204, с. 219]. Це призвело до зростання цін на ліки в аптеках. Наприклад, київська фірма «Юротат» ще до оголошення Німеччиною війни Росії підвищила ціни на ліки, як на імпортні, так і на вітчизняні [40, с. 5]. Через 7 місяців війни гуртові ціни на медикаменти значно перевищували довоєнні, і різниця в роздрібному продажі була ще більшою, з тенденцією до подорожчання протягом наступних місяців.

Мобілізація також зменшила кількість медичних спеціалістів. Наприклад, до війни в Літинському повіті працювали 7 лікарів та 32 середніх медичних працівників, а наприкінці 1914 року їх залишилося лише 4 і 17 відповідно [139, с. 199]. Відтік медичних працівників в Російській імперії становив 40,5% за даними Пироговського товариства. Це спричинило погіршення якості медичних послуг. У квітні 1915 року подільська преса зазначала, що медицина стала «недоступною розкішшю для бідного класу» Могилева-Подільського, а вночі знайти лікаря було майже неможливо, і для цього доводилося застосовувати крайнощі, такі як погроза скандалом [64, с. 4].

Навантаження на медичні заклади через необхідність лікування військових призводило до того, що цивільним мешканцям залишалося мало

місць для лікування. У Луцьку, де лікарні працювали з перевантаженням, виникла небезпечна санітарно-епідемічна ситуація у 1915 році, і у разі масових інфекційних захворювань не було б можливості для лікування. У Києві для отримання стаціонарного лікування було необхідно мати важку хворобу або скористатися протекцією медичного персоналу.

Амбулаторії міста були переповнені, і городяни часто змушені були витрачати багато часу на черги. Це призвело до зростання попиту на послуги вільно практикуючих лікарів, чиї приймальні зазвичай були переповнені [66, с. 2].

Важливою подією в медицині трьох правобережних губерній стало відкриття Вознесенської міської лікарні в Вінниці в липні 1915 року. Лікарня, розрахована на 100 звичайних та 40 інфекційних хворих, була обладнана за допомогою Всеросійського союзу міст. Однак, інший важливий проект – будівництво повітової лікарні ім. М. Пирогова у Вінниці, був відкритий лише в травні 1917 року [91, с. 85].

Погіршення первинної медичної допомоги також підтверджувалося загрозою закриття нічного лікарського чергування в Умані в жовтні 1915 року через нестачу коштів. В Києві в грудні того ж року в доповідній записці до міської думи зазначалося, що лікарі зіткнулися з труднощами в наданні медичної допомоги через мобілізацію колег та зростання кількості мешканців міста [40].

У 1916 році в Олександрівській лікарні Києва було підвищено плату за лікування. Платня за добу зросла з 1 руб. 30 коп. до 2 руб., а ціни на лікування у відділеннях закладу також збільшилися. Це пояснювалось загальним подорожчанням продуктів [51, с. 3]. Водночас у Вінниці та Балті були під загрозою закриття єврейські лікарні через фінансові труднощі [51, с. 3].

Зростання цін на медикаменти змушувало бідних мешканців відмовлятися від рецептів, і в деяких випадках вони навіть не приходили за ліками після оформлення замовлення в аптеці. Це спричинило збільшення

звернень до народної медицини. Виникала також проблема з невідповідністю цін на ліки, зазначених в прейскурантах, та фактичними цінами в аптеках.

Війна також призвела до значного зростання смертності в регіоні, що перервало позитивну динаміку відтворення населення, характерну до війни. Кількість смертей значно перевищувала кількість народжень, що засвідчують записи в метричних книгах. У Вінниці в 1915 році померли 298 осіб, у 1916 році – 239, а в 1917 році – 338, що значно перевищувало мирний показник [131, с. 184].

Загалом, за період з 1914 по 1916 рік, чисельність населення Подільської губернії скоротилася на 8%. Зменшення кількості жителів було пропорційним наближенню до лінії фронту: у Волинській губернії – на 20%, у Подільській – на 16%, у Київській – на 12,1% [89, с. 12].

Отже, Перша світова війна погіршила санітарно-економічну ситуацію в містах Правобережної України, що стало наслідком переміщення великої кількості біженців і військових, руйнування інфраструктури, фінансових труднощів, відсутності каналізаційних мереж і низької санітарної культури міського населення. Всі ці фактори сприяли поширенню епідемій, з якими боротьба велась не завжди успішно.

Перша світова війна створила великий попит на розваги. Після її початку став популярним старовинний лозунг «хліба і видовищ», і Г. Григор'єв зазначав, що видовища мали компенсувати нестачу хліба [3, с. 270]. Подібний висновок зробив і журналіст газети «Подільнин», який у кінці 1914 року відзначав великий інтерес до театру в Кам'янці-Подільському: «Кам'янчани прагнуть не лише хліба, але й видовищ, причому яскравих і оригінальних» [67]. Це показує, як війна змінила роль театру в житті містян, що підтверджує також засідання київського літературно-артистичного клубу в квітні 1915 року, де обговорювали взаємозв'язок війни і театру. Театральний критик А. Кугель заявив, що театр може стати заміною

алкоголю, адже «служить сп'янінням безалкогольним», і навіть побажав, щоб театр «сяяв краще за всяке шампанське» [68].

Відкриття театрального сезону 1914 року припало на початок війни, і публіка, захоплена патріотичним духом, з нетерпінням чекала на нові вистави. Однак через війну багато театрів зазнали труднощів. Опера, яка до цього була популярною, значною мірою змінила свій репертуар, адже більшість опер були німецького чи австрійського походження. Єдиним винятком залишилася опера «Фауст» французького композитора Ш. Гуно [3, с. 270].

Крім того, мобілізація забрала багатьох артистів, музикантів і хористів, а артистки почали активно працювати медсестрами. Деякі актори намагалися уникнути служби в армії, влаштовуючись на оборонні підприємства, зокрема київські актори П. Коваленко та О. Корольчук працювали на «Арсеналі», а І. Мар'яненко влаштувався паспортистом на цукровий завод [81, с. 40]. Проте це не змогло вирішити проблему кадрового дефіциту в театрах. В атмосфері невизначеності перед новим сезоном театральні діячі М. Садовський і М. Багров звернулися до міської думи з запитами щодо доцільності подальшої роботи театрів. Місцева влада настійно рекомендувала продовжувати їх діяльність. Ще однією проблемою стало реквізування приміщень для потреб війська, що особливо стосувалося прифронтових районів. В результаті театр припинив своє існування в 140 містах Російської імперії в період з вересня 1914 по вересень 1915 років [41].

У Житомирі театральний сезон відкрили постановкою опери М. Глинки «Життя за царя», яка починалася з народного гімну «Боже, Царя храни» і завершувалася виконанням гімнів союзних держав. До війни ж сезон зазвичай відкривали оперою Дж. Верді «Аїда». Театральне життя в багатьох містах оживилося завдяки благодійним акціям та появі нових театрів мініатюр, де вистави зазвичай тривали не більше 75 хвилин, що було зручним для глядачів і акторів. Київ став центром цього руху завдяки В.

Шумському і І. Руденкову, які швидко завоювали популярність у публіки [3, с. 273-274].

Театральне життя в Києві під час війни процвітало, що відображалось в різкому збільшенні гонорарів авторів. У 1914–1915 роках дохід київських авторів зріс втричі, з 9526 до 28 826 рублів, що пояснюється припливом біженців, у тому числі й заможних, що стимулювало відкриття нових театрів [70].

Київський театральний бум досяг піку у 1917 році, коли був виданий наказ, що обмежував кількість публіки в театрах, аби уникнути небезпеки через переповнені зали.

Попри аполітичний характер більшості вистав, інколи на сценах з'являлися постановки на актуальні теми, такі як п'єса Г. Леру «Ельзас» у київському театрі Мевеса або п'єса «В ці дні», поставлена у Вінниці, що привертала велику увагу глядачів і критиків [91, с. 217-221].

Звичайно, Перша світова війна не могла не вплинути на функціонування національних театрів. Після введення воєнного стану київський генерал-губернатор заборонив М. Садовському друкувати афіші українською мовою. Однак це не позначилося на популярності «малоруських» п'єс серед глядачів. Попри конфлікти в театральній трупі Садовського, що призвели до відходу групи артистів на чолі з І. Мар'яненко восени 1914 року, на їхнє місце прийшли нові талановиті актори, серед яких був Л. Курбас. Водночас значно покращився репертуар театру. Протягом наступних сезонів театр ставив 7-10 нових постановок, причому близько 2/3 репертуару складали українські п'єси класиків національної драматургії [72].

Тим часом активно гастролювали Правобережною Україною такі відомі майстри сцени, як П. Саксаганський та М. Заньковецька. У лютому та квітні 1915 року вони виступили в Кам'янці-Подільському, де принесли багато задоволення місцевим поціновувачам українського театру завдяки яскравим національним образам. Навесні того ж року обидві театральні зірки

стали частиною «Товариства українських акторів», організованого І. Мар'яненком [71].

Водночас єврейський театр переживав важкі часи, адже влада заборонила ставити вистави на ідиші, оскільки мова нагадувала німецьку. Трупи могли виступати лише російською. Одним із таких колективів був творчий склад Я. Гузика, який розпочав гастролі в Києві восени 1915 року. Попри героїзм акторів у відтворенні єврейських образів російською мовою в п'єсах «Серце єврея» та «Чаклунка», їхні вистави виглядали жалюгідно, але все ж збирали багато глядачів, оскільки в Києві не було стаціонарного єврейського театру.

1915 рік став періодом, коли військова та цивільна влада видала низку розпоряджень, що регулювали театральне життя на Правобережній Україні. Зокрема, 6 січня начальник Київського військового округу заборонив ставити в усіх театрах округу п'єсу М. Арцибашева «Війна», яка викривала жахи людського життя під час війни. У серпні того ж року власників театрів та інших розважальних закладів зобов'язали надавати поліції примірники куплетів і пісень для перевірки, а також наглядати за тим, щоб сестри милосердя не відвідували театри та інші публічні місця. Це стало відповіддю на скарги Червоного Хреста щодо появи жінок у військовій формі в таких закладах.

У умовах проблем з енергопостачанням постала потреба обмежити час роботи театрів, що використовували електричне освітлення. З 30 грудня 1915 року театри в межах Київського військового округу мали починати вистави не раніше 18:30, за винятком київського оперного театру, де дозволяли розпочинати о 19:30, оскільки він мав власну електричну станцію.

У лютому 1916 року держава ввела військовий податок на квитки для входу до розважальних закладів, частина якого розподілялася між казною та установою імператриці Марії. Податки залежали від вартості квитка: з дешевших (до 50 коп.) відраховували 5 коп., з квитків від 50 коп. до 1 руб. – 10 коп., а з дорогих місць – 20%.

Таким чином, Перша світова війна значно вплинула на стан театрального життя на Правобережній Україні. З одного боку, театри старого типу були постійно під загрозою закриття через відсутність фінансування або реквізицію приміщень. З іншого боку, театральне життя оживилося через потребу у розвагах, що компенсувало вплив «сухого закону» та створило нові можливості для розвитку театральної культури.

ВИСНОВКИ

Основні наукові результати та підсумки дослідження соціальної інфраструктури міст Правобережної України в роки Першої світової війни можна підсумувати наступними висновками:

Історіографія Першої світової війни охоплює різні напрями, які почали формуватися після закінчення війни і здебільшого фокусувалися на історії бойових дій. Окремі наукові роботи, що стосувалися проблем міської повсякденності, з'явилися за радянських часів. Після 1991 року, під впливом західної історіографії, в українських дослідженнях почали з'являтися праці, які досліджують повсякденне життя та соціальну історію періоду Першої світової війни. Для написання роботи автор використовував різноманітні джерела, включаючи опубліковані архівні матеріали, газети, спогади тощо. Після їх критичного аналізу було змальовано об'єктивну картину життя міського населення Правобережної України в роки війни.

Перед початком Першої світової війни розвиток міст Правобережної України характеризувався певними рисами: а) дисбалансом між темпами і рівнем урбанізації, б) залежністю від географічних чинників, в) контрастністю. Ступінь розвитку транспортної, житлово-комунальної та культурно-дозвілєвої інфраструктури варіювався між містами. Лише три міста мали трамвайне сполучення, водогони були частково доступні, каналізація функціонувала лише в Києві, а стаціонарні театри та кінематографи діяли не в усіх містах.

Перехід міської повсякденності Правобережної України від звичайного стану до екстремального не був різким для певної частини населення, що було частково зумовлено близькістю регіону до зони бойових дій.

З 1914 по 1917 рр. значно погіршився рівень життя жителів міст. Воєнні умови призвели до зміни кон'юнктури продовольчого ринку, що знизило купівельну спроможність більшості міських мешканців. Після

деякого здешевлення товарів на початку війни, з 1915 року почала проявлятися стабільна тенденція до зростання цін. Основною причиною цього стало порушення транспортної системи, що унеможливило своєчасне постачання продуктів до міст. Це вимагало запровадження адміністративного регулювання цін та розподілу товарів через такси та продовольчі картки. Також було введено заборону на продаж алкоголю, що стало безпрецедентним втручанням держави в сферу споживання. Водночас цей крок стимулював зростання попиту на культурні розваги, що сприяло розвитку театру та кінематографу, а також масової культури. Кінотеатри також виконували роль військової пропаганди. Крім того, зросла популярність азартних ігор, які стали заміною для алкоголю і сприяли соціальним проблемам.

Економічна криза, масова міграція, реквізиція приміщень і руйнування житлового фонду в районах, наближених до фронту, поглибили проблему житла в містах Правобережної України, що в 1916 році призвело до житлової кризи, особливо в Києві. Це питання стало одним із центральних у місцевих газетах. Проблеми житлово-комунальної інфраструктури обумовлювались п'ятьма чинниками: економічним, мобілізаційним, міграційним, воєнним і морально-правовим.

Розлад економічної системи Російської імперії спричинив порушення життєзабезпечення міст. Криза в транспортній сфері призвела до дефіциту енергоресурсів, технічного обладнання та матеріалів для інфраструктури. Ситуацію погіршував перехід економіки на воєнний лад, через що проблеми міст стали другорядними. Мобілізація призвела до браку фахівців, необхідних для роботи інфраструктурних об'єктів.

Присутність військ та біженців у містах, а також близькість до фронту, збільшили навантаження на міську інфраструктуру. Відбулося евакуйовання частини об'єктів, зокрема електростанцій. Окупація мала неоднозначний вплив на благоустрій міст, інколи вона навіть сприяла позитивним змінам через необхідність забезпечення санітарних умов для військ. Тенденція до

зниження моральної та правової культури суспільства була помітною, зокрема, в сфері транспорту.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ ТА ЛІТЕРАТУРИ

Опубліковані документи і мемуари

1. Брусилов А. А. Мои воспоминания. Москва: Военное издательство народного комиссариата вооружённых сил Союза ССР, 1946. 264 с.
2. Вінниця у спогадах: у 3 т. Т. 1. XIX – початок XX ст. Кіровоград : Імекс-ЛТД, 2013. 720 с. : іл. (Серія «Подільська старовина»).
3. Григор'єв Г. У старому Києві. Київ : Радянський письменник, 1961. 357 с.
4. Дорошенко Д. Мої спомини про недавнє минуле. 1914–1920 : в 4 ч. 2-е вид. Мюнхен : Українське видавництво, 1969. 543 с.
5. Кошиць О. Спогади / [передмова М. Головащенко; післямова М. Слабошпицького]. Київ : Рада, 1995. 384 с.
6. Лифар С. Спогади Ікара / [пер. з фр. Г. Малець]. Київ : Унів. вид-во Пульсари, 2007. 192 с. : іл.
7. Перша світова війна 1914-1918 рр. і Україна: мовою документів і свідчень / Упор. В. Шевченко; [ред. кол. В.А. Смолій (голова), О.П. Реєнт (відповідальний редактор) та ін.]. Київ: «Видавництво «Кліо», 2015. 800 с.
8. Приходько В. Під сонцем Поділля : спогади. Ч. 2 / [упоряд. і авт. передм. Ю. Легун, О. Кравчук]. Вінниця : ТОВ Консоль, 2011. 416 с.
9. Русова С. Мемуари. Щоденник. Київ : Поліграфкнига, 2004. 544 с.
- 10.Справочная книга Подольской епархии на 1915-1916 гг. Вновь исправленная и дополненная Фиофилом Войницким и Евгением Добролевским. Каменец-Подольский: Изд-во Подольской духовной консистории, 1915 г. 217 с.
- 11.Чикаленко Є. Щоденник. (1907–1917). У 2-х т. : Документально-художнє видання. Київ: Темпора, 2004. Т. 1. 428 с. : іл.

Статистичні довідники

12. Календарь. Справочная книжка на 1919 рік. Кам'янець-Подільський : Друкарня Когена і Дунаєвецького, 1919. 120 с.
13. Статистический ежегодник России. 1914 г. (Год одиннадцатый). Петроград : Издание Центрального Статистического Комитета М.В.Д., 1915. 354 с.
14. Статистический ежегодник России. 1915 г. (Год двенадцатый). Петроград : Издание Центрального Статистического Комитета М.В.Д., 1916. 724 с.
15. Статистический ежегодник России. 1916 г. (Год тринадцатый). Выпуск 1. Петроград : Издание Центрального Статистического Комитета М.В.Д., 1918. 121 с.
16. Чорний С. М. Національний склад населення України в ХХ сторіччі : довідник. Київ : ДНВП Картографія, 2001. 86 с. : табл. URL : <http://ethnography.national.org.ua/nsklad/index.html> (дата звернення: 12.07.2017).

Матеріали періодичної преси

17. «Художники – воинам» // Юго-Западный край. 1915. 12 апреля. С. 2.
18. Автомобили... // Подолянин. 1915. 13 августа. С. 3.
19. Автомобильный ужас // Южная копейка. 1916. 1 сентября. С. 2.
20. Авто-шалости // Южная копейка. 1916. 24 апреля. С. 2.
21. Администрацией винницкого городского трамвая... // Юго-Западный край. 1916. 10 июля. С. 2.
22. Балта // Киевская мысль. 1916. 6 мая. С. 5.
23. Без здоровой воды // Киев. 1915. 15 февраля. С. 4.
24. Бердичев // Юго-Западный край. 1916. 5 мая. С. 4.
25. Бумажный голод и почта // Южная копейка. 1916. 30 июня. С. 3.
26. В Дубно // Жизнь Волыни. 1916. 4 июня. С. 3–4.
27. В Дубно и Луцке // Юго-Западный край. 1916. 1 июня. С. 3.

28. В еврейской больнице // Жизнь Волыни. 1914. 21 августа. С. 3.
29. В еврейском театре // Южная копейка. 1915. 21 сентября. С. 4.
30. В Житомире // Южная копейка. 1915. 26 августа. С. 2.
31. В Луцке // Юго-Западный край. 1916. 1 июня. С. 3. 405
32. В Ровно // Жизнь Волыни. 1916. 14 апреля. С. 6.
33. В трамвае // Юго-Западный край. 1915. 12 июля. С. 2.
34. Винницкая городская телефонная сеть... // Юго-Западный край. 1915. 30 сентября. С. 2.
35. Водопроводная линия... // Юго-Западный край. 1915. 26 апреля. С. 2.
36. Водоснабжение города // Южная копейка. 1916. 22 июля. С. 2.
37. Водяной голод в Киеве // Киев. 1915. 9 марта. С. 4.
38. Военно-автомобильная повинность // Киевская мысль. 1914. 18 сентября. С. 2.
39. Возобновление освещения на улицах // Южная копейка. 1915. 16 декабря. С. 2.
40. Война и аптеки // Киев. 1914. 29 июля. С. 5.
41. Война и киевские домовладельцы // Южная копейка. 1914. 28 августа. С. 2.
42. Война и театры // Киев. 1916. 30 января. С. 4.
43. Война и читатели // Южная копейка. 1915. 21 июля. С. 2.
44. Восстановление электростанции в Ровно // Жизнь Волыни. 1916. 11 ноября. С. 5.
45. Г. Наумов / Квартирный вопрос // Киевская мысль. 1916. 24 июня. С. 1.
46. Гастроли А. К. Саксаганского // Подолянин. 1915. 27 января. С. 3.
47. Горнов / Улица и кинематограф // Подолянин. 1916. 3 декабря. С. 2.
48. Город и электричество // Жизнь Волыни. 1915. 18 января. С. 3–4.
49. Городской театр // Юго-Западный край. 1916. 21 февраля. С. 2.
50. Д. Громов / Жилищный вопрос // Киев. 1916. 15 июля. С. 2.

51. Дороговизна медикаментов в Киеве // Киев. 1915. 6 февраля. С. 3.
52. Жилищный вопрос в Киеве // Киевская мысль. 1915. 15 мая. С. 5.
53. Закрытие клиник // Южная копейка. 1917. 9 февраля. С. 2.
54. К выкупу трамвайного предприятия // Киев. 1916. 20 октября. С. 4.
55. К дефектам городского водопровода // Киев. 1915. 5 октября. С. 4.
56. К запросу о дороговизне квартир // Киевская мысль. 1915. 29 сентября. С. 2.
57. К созданию в Житомире курорта // Жизнь Волыни. 1915. 17 января. С. 3.
58. К урегулированию трамвайного движения // Киев. 1915. 23 сентября. С. 4.
59. К устройству подземной железной дороги в Киеве // Киевская мысль. 1916. 6 декабря. С. 3.
60. К функционированию электрического предприятия // Киевская мысль. 1915. 24 мая. С. 3.
61. Квартирный вопрос в Киеве // Южная копейка. 1914. 2 февраля. С. 2.
62. Квартирный кризис // Киевская мысль. 1916. 4 сентября. С. 3.
63. Кинематографы // Киевская мысль. 1915. 23 октября. С. 3.
64. Медицинское совещание // Киевская мысль. 1916. 9 мая. С. 4.
65. Наши тротуары // Южная копейка. 1916. 13 февраля. С. 2.
66. Неотложная задача // Подолянин. 1916. 29 ноября. С. 3.
67. Новый трамвайный проект // Подольские известия. 1914. 28 мая. С. 2–3.
68. Открытие движения житомирского трамвая // Волынь. 1899. 24 августа. С. 1.
69. Открытие оперного сезона // Жизнь Волыни. 1914. 28 сентября. С. 3.
70. Театр и искусство // Подолянин. 1915. 27 марта. С. 3.
71. Театр Мянковского // Жизнь Волыни. 1914. 10 января. С. 4.
72. Театральные заметки // Киевская мысль. 1914. 7 октября. С. 2.

73. Театральный налог // Юго-Западный край. 1916. 16 сентября. С. 2.
74. Увеличение платы за лечение в Александровской больнице // Южная копейка. 1915. 12 декабря. С. 3.
75. Ходатайство аптекарей // Киевская мысль. 1914. 23 декабря. С. 3.
76. Ходатайство о секвестре электрического предприятия // Киевская мысль. 1916. 4 декабря. С. 5.
77. Электрическое освещение // Жизнь Волыни. 1914. 10 июля. С. 3.
78. Электрическое освещение // Провинциальный голос. 1914. 18 июля. С. 3.
79. Электричество в г. Ковель // Жизнь Волыни. 1914. 9 июля. С. 3.

Монографії та наукові статті

80. Басенко І. В. Характеристика щоденної суспільно-політичної преси Києва за матеріалами цензурних звітів (1907–1916 рр.) // Наукові записки НаУКМА. Історичні науки. 2013. Т. 143. С. 15–20.
81. Безуглий А. І., Герасимов Т. Ю. Вплив Першої світової війни на театральне життя міст Правобережної України (1914–1916) // Науковий вісник Східноєвропейського національного університету імені Лесі України. Серія: Історичні науки. Луцьк : Вид-во СВНУ ім. Лесі Українки, 2017. № 4 (353). С. 38–43.
82. Буравченко Д. А. Культурна ситуація в Україні на початку ХХ ст. // Проблеми історії України ХІХ – початку ХХ ст. 2009. Вип. 16. С. 362–372.
83. Велика війна 1914–1918 рр. і Україна. Київ : ТОВ Видавництво КЛІО, 2013. 784 с.
84. Верига В. Визвольні змагання в Україні 1914–1923 рр. У 2-х т. Т. 1. Жовква : Місіонер, 1998. 524 с.
85. Верменич Я. В. Історична урбаністика в Україні: теорія містознавства і методика літочислення. Київ : Інститут історії України НАН України, 2011. 306 с.
86. Вільшанська О. Л. Зміни в громадському побуті населення Києва на

- початку Першої світової війни // Проблеми історії України XIX – початку XX ст. 2003. Вип. 6. С. 245–254.
87. Вільшанська О. Л. Суспільні настрої в Україні під час Першої світової війни // Проблеми історії України XIX – початку XX ст. 2014. Вип. 23. С. 152–162.
 88. Вільшанська О. Повсякденне життя міст України кін. XIX – поч. XX ст.: європейські впливи та українські національні особливості: монографія/НАН України, Ін-т історії України. Київ, 2009. 172 с.
 89. Вільшанська О. Повсякденне життя населення України під час Першої світової війни // Український історичний журнал. 2004. № 4. С. 56–70.
 90. Вінниця: історичний нарис. Вінниця : кн.-газ.вид-во., 1964 р. 354 с.
 91. Вінниця: Історичний нарис / [гол. ред. Подолинний А. М. та ін.]. Вінниця : Книга-Вега, 2007. 304 с.
 92. Вітюк О. О. Правове регулювання життя територіальних громад на Східному Поділлі у 1914 р. // Вісник Кам'янець-Подільського національного університету імені Івана Огієнка. Історичні науки / [ред. кол.: А. Г. Філінюк (відп. ред.) та ін.]. Кам'янець-Подільський національний університет імені Івана Огієнка, 2015. Вип. 8: До 25-річчя утворення кафедри історії України. С. 382–389.
 93. Вітюк О. Ушицький повіт Подільської губернії в роки Першої світової війни (1914 – лютий 1917 рр.): соціально-правовий аспект // Наукові праці Кам'янець-Подільського національного університету імені Івана Огієнка: Історичні науки. Кам'янець-Подільський : ТОВ Друкарня Рута, 2015. Т. 25. С. 415–425.
 94. Гавриш Н. Рівненщина в період Першої світової війни 1914 – 1918 рр. // Наукові записки. Вип. 5. Рівне : Перспектива, 2007. С. 33–39.
 95. Герасимов Т. Ю. Бердичів у роки Першої світової війни: деякі аспекти повсякденної історії міста (1914–1917 рр.) // Бердичів від давнини до сьогодення. Науковий збірник «Велика Волинь». Матеріали Всеукраїнської науково-краєзнавчої конференції (Бердичів, 12–13

- листопада 2015 р.). Вип. 52 / [упор. П. С. Скавронський]. Бердичів : ФОП Мельник М. В., 2015. С. 100-106.
96. Герасимов Т. Ю. Водопостачання міст Правобережної України в період Першої світової війни (1914 – 1917 рр.) // Наукові праці історичного факультету Запорізького національного університету. Запоріжжя : ЗНУ, 2015. Вип. 44. Том 1. С. 118–121.
 97. Герасимов Т. Ю. Вплив Першої світової війни на охорону здоров'я в містах Правобережної України (1914–1917 рр.) // *Virtus: Scientific Journal* / [ed. by M. A. Zhurba]. 2018. Issue 23. Part 2. Pp. 71–73.
 98. Герасимов Т. Ю. Вплив Першої світової війни на телефонний і поштовий зв'язок: соціальний аспект (на прикладі міст Правобережної України) // *Гілея: науковий вісник*. Київ : Вид-во «Гілея», 2016. Вип. 113 (10). С. 38–40.
 99. Герасимов Т. Ю. Гайсин у Першій світовій війні (1914–1917 рр.): деякі аспекти повсякденного життя міста // Наукові праці історичного факультету Запорізького національного університету. Запоріжжя : ЗНУ, 2015. Вип. 42. С. 14–17.
 100. Герасимов Т. Ю. Електропостачання міст Подільської губернії в роки Першої світової війни (серпень 1914 р. – лютий 1917 р.) // *Гілея: науковий вісник*. Київ : Вид-во «Гілея», 2015. Вип. 95 (4). С. 35–38.
 101. Герасимов Т. Ю. Загострення квартирного питання в Києві в роки Першої світової війни (1914–1917 рр.) // *Уманська старовина: Науковий журнал*. Умань: Видавничо-поліграфічний центр Візаві, 2017. Вип. 3. С. 56–61.
 102. Герасимов Т. Ю. Загострення опалювальних проблем в містах Правобережної України в 1914–1917 рр. // *Актуальні проблеми вітчизняної та всесвітньої історії: Рівненський державний гуманітарний університет. Збірник наукових праць*. Вип. 26. Рівне : О. Зень, 2015. С. 24–26.
 103. Герасимов Т. Ю. Міста Правобережної України і Перша світова війна: повсякденна історія : монографія. Вінниця : ТОВ Меркьюрі-Поділля, 2017.

436 с.

104. Герасимов Т. Ю. Розвиток трамвайного руху в м. Вінниці в роки Першої світової війни (серпень 1914 р. – лютий 1917 р.) // Наукові записки Вінницького державного педагогічного університету імені Михайла Коцюбинського. Серія: Історія. Вип. 23. Збірник наукових праць / [за заг. ред. проф. О. А. Мельничука]. Вінниця : ДП Державна картографічна фабрика, 2015. С. 44–47.
105. Герасимов Т. Ю., Вітюк О. О. Місто Проскурів у 1915 р.: сторінки повсякденної історії міста (за матеріалами періодичної преси Правобережної України) // Матеріали I-Міжнародної наукової історико-краєзнавчої конференції «Місто Хмельницький в контексті історії України» / [ред. кол.: Баженов Л. В. (голова), Єсюнін С. М. (співголова, відпов. ред.) та ін.]. Хмельницький : [б. в.], 2016. С. 56–58.
106. Герасимов Т. Ю., Романюк І. М. Подільські міста на порозі Першої світової війни // Вінниччина: минуле та сьогодення. Краєзнавчі дослідження. Матеріали XXVII Всеукраїнської Вінницької історико-краєзнавчої конференції 7–8 жовтня 2016 р. / [ред. кол.: Ю. А. Зінько (відп. ред.), А. В. Войнаровський (відп. секр.) та ін.]. Вінниця : ФОП Корзун Д. Ю., 2016. С. 198–205.
107. Герасимов Т. Ю., Романюк І. М., Вітюк О. О. Висвітлення історії міст Західної Волині в роки Першої світової війни на сторінках преси Правобережної України (1914 – 1917 рр.) // Минуле і сучасне Волині та Полісся. Перша світова війна на Волині та Волинському Поліссі. Науковий збірник. Випуск 58. Матеріали 58 Міжнародної наукової конференції, присвяченої 100-річчю подій Першої світової війни на Волині, смт. Маневичі, 5–6 липня 2016 року / [упоряд. Г. Бондаренко, А. Силук, П. Хомич]. Луцьк : [б. в.], 2016. С. 8–11.
108. Горбатовський П. Стаціонарний польський театр у Києві 1905–1914 років // Вісник Львівського університету. Серія мистецтвознавства. Випуск 5. Львів, 2005. С. 19–44.

109. Дем'янюк О. Ковель напередодні та в перші роки Першої світової війни (1914–1916 рр.) // Минуле і сучасне Волині та Полісся. Ковель і Ковельщина в історії України та Волині. Наук. зб. Вип. 50. Матеріали 50-ї Всеукр. наук. істор.-краєзн. конф. (м. Ковель, 12–13 грудня 2013 р.) / [упоряд. А. Силюк]. Ковель, 2013. С. 91–95.
110. Добржанський С. О. Міста Правобережної України: статистика та особливості розвитку (друга половина XIX – початок XX ст.) // Проблеми історії України XIX – початку XX ст.: Зб. наук. пр. 2017. Вип. 26. С. 57–67.
111. Дорошенко Д. Історія України, 1917–1923 рр. Том 1. Київ : Темпора, 2002. 320 с.
112. Єсюнін С. М. Міста Подільської губернії у другій половині XIX – на початку XX ст.: монографія. Хмельницький : ФОП Мельник А. А., 2015. 336 с., іл.
113. Єсюнін С. М. Становлення транспортної мережі у Подільській губернії та її вплив на розвиток міст в другій половині XIX – на початку XX ст. // Вісник Кам'янець-Подільського нац. ун-ту імені Івана Огієнка : іст. науки. Кам'янець-Подільський : К-ПНУ ім. І. Огієнка, 2009. Вип. 2. С. 145–154.
114. Єсюнін С. М. Благоустрій та створення міської інфраструктури у містах Подільської губернії у другій пол. XIX – на поч. XX ст. // Матеріали XIII Подільської історико-краєзнавчої конференції / [ред. кол.: О. М. Завальнюк, В. І. Войтенко, Л. В. Баженов (відп. ред.) та ін.]. Кам'янець-Подільський : Абетка, 2010. С. 323–336.
115. Зеленюк І. С. 1917 рік на Поділлі. Львів : Каменяр, 1966. 166 с.
116. Історія Української РСР: У 8 т., 10 кн. Т. 4: Україна в період імперіалізму (1900–1917)/Редкол.: Ф. Є. Лось (відп. ред.) та ін. Київ : Наукова. думка, 1978. 532 с.
117. Ковальчук І. В. Економічний стан і соціальна сфера Житомира напередодні і в роки Першої світової війни // Суспільні науки: напрямки та тенденції розвитку в Україні та світі: Матеріали міжнародної науково-практичної конференції (м. Одеса, Україна, 17–18 липня 2015 року). Одеса

- : Причорноморський центр досліджень проблем суспільства, 2015. С. 22–25.
118. Купченко В., Серга В. Київ у Першій світовій війні (за документами Державного архіву міста Києва) // Архіви України. 2014. № 4–5. С. 24–34. 1294
 119. Лисий А. К., Марценюк Н. М. Вінниця у 1914–1917 рр. // Наукові записки Вінницького державного педагогічного університету імені Михайла Коцюбинського. Серія : Історія. 2008. Вип. 13. С. 230–234.
 120. Лисий А. К. Повітове місто Поділля в буремні 1914 – 1917 рр. Народи світу і велика війна 1914 – 1918 рр. : матеріали Всеукраїнської наукової конференції 3–4 квітня 2015 р. Вінниця : ТОВ Нілан-ЛТД, 2015. С. 244–253.
 121. Машкевич С. Київський трамвай у період Першої світової війни // Етнічна історія народів Європи. 2014. Вип. 42. С. 149–161.
 122. Молчанов Б. В. Вплив Першої світової війни на життєвий рівень населення України // Проблеми історії України XIX – початку XX ст. 2014. Вип. 23. С. 92–102.
 123. Молчанов В. Б. Життєвий рівень міського населення Правобережної України (1900–1914 рр.). Київ : Ін-т історії України НАН України, 2005. 318 с.
 124. Нариси з історії театрального мистецтва України XX століття / ред. кол.: В. Сидоренко (голова) та ін.]. Київ : Інтертехнологія, 2006. 1054с. : іл.
 125. Орлик С. В. Українське повітове місто і Велика війна: продовольчі проблеми та ріст цін // Проблеми історії України XIX – початку XX ст. 2014. Вип. 23. С. 114–133.
 126. Прищепя О. П. Міста Волині у другій половині XIX – на початку XX ст. Рівне : М. Дятлик, 2010. 287 с.
 127. Прищепя О. П. Міста Правобережної України кінця XVIII – початку XX ст.: сучасний стан досліджень та перспективи вивчення // Науковий вісник Східноєвропейського національного університету імені Лесі Українки.

- Історичні науки. 2013. № 12. С. 131–139.
128. Реєнт О., Сердюк О. Загострення суперечностей в імперському суспільстві у роки Першої світової війни (липень 1914 – лютий 1917 рр.) // Проблеми історії України XIX – початку XX ст. 2004. № 7. С. 5–47.
 129. Реєнт О., Сердюк О. Перша світова війна і Україна. Київ : Генеза, 2004. 480 с.
 130. Романюк І. М., Герасимов Т. Ю. Житлове законодавство Російської імперії доби Першої світової війни як спосіб вирішення квартирної кризи (на прикладі м. Києва) // *Realita a perspektivy vyvoja spolocnosti: socialne, psychologické a politicke aspekty. Zbornik prispevkov z medzinarodna vedecko-prakticka konferencia (28–29 oktobra 2016). Sladkovicovo : Vysoka Skola Danubius, 2016. С. 25–28.*
 131. Рудянин І. Кременець та Кременецький повіт у період Першої світової війни // *Минуле і сучасне Волині та Полісся. Перша світова війна на Волині та Волинському Поліссі. Науковий збірник. Вип. 58. Матеріали 58 Міжнародної наукової конференції, присвяченої 100-річчю подій Першої світової війни на Волині, смт. Маневичі, 5–6 липня 2016 року / [упоряд.: Г. Бондаренко, А. Силук, П. Хомич]. Луцьк, 2016. С. 153–156.*
 132. Савчук П. О. Дубно напередодні і на початку Першої світової війни // *Щит і меч землі Дубенської: воєнна історія краю: Матеріали міжнародної наукової історичної краєзнавчої конференції, присвяченої 500-річчю Оршанської битви, 100-річчю від початку Першої світової війни та 70-й річниці визволення України від німецько-фашистських загарбників. Луцьк : Прат Волинська обласна друкарня, 2014. С. 152–157.*
 133. Скавронський П. С. Бердичів в роки Першої світової війни (серпень 1914 р. листопад 1918 р.) // *Бердичів від давнини до сьогодення. Науковий збірник «Велика Волинь». Матеріали Всеукраїнської науково-краєзнавчої конференції (Бердичів, 12–13 листопада 2015 р.). Вип. 52 / [упор. П. С. Скавронський]. Бердичів: ФОП Мельник М. В., 2015. С. 88–100.*
 134. Соловійов О. Економічне становище Волині в роки Першої світової

- війни // Науковий вісник ВДУ. Луцьк, 1997. С. 35–40.
135. Соловийов О. Міста Волині у вирі фронтового життя Великої Європейської війни // Науковий вісник Волинського державного університету ім. Лесі Українки. Історичні науки. Луцьк, 2000. № 1. С. 112–117.
136. Удод О. Історія повсякденності як методологічна проблема [про актуальність історії повсякденності. URL : <https://history.sumynews.com/research/article/226-istoriyapovsyakdennostiyakmetodologichnaproblemazalyudinoznavchuistoriyuu krajiniiproaktualnististorijipovsyakdennosti.html>. (дата звернення: 18.11.24.
137. Чорний Д. М. По лівий бік Дніпра: проблеми модернізації міст України (кінець XIX – початок XX ст.). Харків: ХНУ імені В. Н. Каразіна, 2007. 304 с.
138. Шапошнікова Н. О. Продовольче становище в Україні в роки Першої світової війни (липень 1914 – лютий 1917 р.). Київ : Інститут історії України НАН України, 2002. 174 с.
139. Щур О. Т. Медицина на Поділлі у 1914 р. // Наукові праці Кам'янець-Подільського державного педагогічного університету. Історичні науки. Кам'янець-Подільський, 2000. Т. 4 (6). С. 197–202.