Věda a perspektivy № 6(37) 2024
ISSN 2695-1584 (Print)
ISSN 2695-1592 (Online)

SÉRIE “Historické vědy”

https://doi.org/10.52058/2695-1592-2024-6(37)-245-257

Тетяна Кузнець

доктор історичних наук, професор,
в.о.зав. кафедри історії України
Уманського державного педагогічного університету
імені Павла Тичини, м. Умань, Україна
https://orcid.org/0000-0002-9282-110X

ПОВІТОВЕ МІСТО КІНЦЯ XIX – ПОЧАТКУ XX СТ.: ЕКОНОМІЧНИЙ РОЗВИТОК ЧЕРЕЗ ПРИЗМУ ПЕРІОДИЧНИХ ДРУКОВАНИХ ВИДАНЬ

Анотація. У статті систематизовані та проаналізовані публікації про становище міста Умань з київських газет – політичної і літературної газети «Заря» (1880 – 1886 рр.) та літературно-політичної і економічної газети «Киевское слово» (1886 – 1905 рр.). Виявлена у цих періодичних виданнях та систематизована інформація проливає світло на підготовку будівництва Уманської гілки Південно-Західної залізниці – Козятин-Умань. Зокрема відображено суперечливість думок щодо доцільності прокладання залізниці до Умані, щодо її напрямку: на Козятин чи на Вапнярку. Висвітлені обставини з вибором місця для залізничного вокзалу. Показано економічну доцільність прокладення залізничної гілки по території активного сільськогосподарського виробництва з багатьма цукровими заводами. Увиразнено головні ланки економічного ланцюга: будівництво шляхів сполучення – розвиток торгівлі – відкриття банків і створення системи для фінансових операцій. Показано, що будівництво залізниці, розвиток торгівлі, відкриття банківських установ сприяли перетворенню Умані на великий торгово-промисловий центр великого регіону. Місто розбудовувалося, вулиці покривалися твердим покриттям, відкривалися нові готелі замість старих постоялих дворів, урізноманітнювався і покращувався асортимент крамниць. На початок XX ст. центр повітового міста перетворився на великий торгівельний центр, пропозиції якого задовольняли різноманітні запити і вишукані смаки містян. Зроблено висновок про те, що економічний розвиток повітового міста Умань відображався на шпальтах періодичних видань Київської губернії. Поглиблення вивчення

задекларованої теми можливе при порівнянні аналогічної інформації про інші повітові міста губернії у зазначений часовий проміжок.

Ключові слова: повітове місто, Умань, Уманська залізнична гілка, цукрові заводи, хлібна торгівля, винна торгівля.

Tetiana Kuznets

Doctor of Historical Sciences, Professor,
Acting Head of the Department of History of Ukraine of the
Pavlo Tychyna Uman State Pedagogical University
Uman, Ukraine
https://orcid.org/0000-0002-9282-110X

DISTRICT TOWN AT THE END OF THE 19TH - BEGINNING OF THE 20TH CENTURY: ECONOMIC DEVELOPMENT THROUGH THE PRISM OF PERIODICAL PRINTED PUBLICATIONS

Abstract. The article systematizes and analyzes publications about the condition of the town of Uman from Kyiv newspapers – the political and literary newspaper "Zarya" (1880–1886) and the literary-political and economic newspaper "Kievskoe Slovo" (1886–1905). The information discovered in these periodicals and systematically organized sheds light on the preparation for the construction of the Uman branch of the South-Western Railway – Koziatyn-Uman. In particular, it reflects the conflicting opinions regarding the feasibility of extending the railway to Uman and its route direction: towards Koziatyn or Vapniarka. The article highlights the circumstances surrounding the choice of location for the railway station. The economic viability of laying the railway line through a region of active agricultural production with many sugar factories is demonstrated. The main links in the economic chain are emphasized: construction of communication routes, development of trade, establishment of banks, and creation of a financial operations system. It is shown that the construction of the railway, the development of trade, and the opening of banking institutions contributed to transforming Uman into a major commercial and industrial center of the large region. The town expanded, streets were paved, new hotels replaced old inns, and the variety and quality of goods in stores improved. By the early 20th century, the center of the district town had become a significant trading hub, meeting the diverse demands and refined tastes of the townspeople. The conclusion is drawn that the economic development of the district town of Uman was reflected in the pages of periodicals of the Kyiv Governorate. Further in-depth study of the declared topic is possible by comparing similar information about other district towns of the governorate during the specified period.

Keywords: district town, Uman, Uman railway branch, sugar factories, grain trade, wine trade.

Постановка проблеми. В сучасній українській історіографії поновлюється наукове зацікавлення історією міст, зокрема їх економічним розвитком, яке займає важливе місце у сучасному історіографічному дискурсі. Промисловий розвиток великих міст у другій половині XIX – на початку XX ст. може вважатися висвітленим. Історія створення та функціонування транспортної системи, залізничної зокрема, яка визначала якісно новий рівень в організації економічного життя міста теж завжди привертала дослідницький інтерес, а відтак має велику історіографію. Торгово-підприємницьку діяльність, розвиток торгівлі у великих містах теж можна вважати вивченими. А ось малі міста, в силу своєї чисельності і недостатньої кількості джерел про чинники економічного росту, все ще залишаються маловивченими. А між тим, цінним історичним джерелом для висвітлення економічного розвитку малих міст у межах мікроісторичного підходу є періодична преса Київської губернії.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Історіографія містознавчої тематики є досить презентативною. Стан дослідження розвитку міст Правобережної України в історіографії 60-х рр. XIX ст. до 1914 р. вивчає Анатолій Гуменюк [3, с. 332 – 337], соціально-економічні та соціокультурні процеси в містах Наддніпрянської України у 1785 – 1917 рр. в історіографії дослідив у докторській дисертації Олександр Бондаренко [1]. Серед найновіших досліджень історії міста Умань праці Олени Прищепи [8, с. 70 – 86] та Тетяни Кузнець [5, с. 288 – 300] про освітньо-культурну сферу повітового міста Умань. Як засвідчує історіографія містознавчої тематики і дослідження історії міста Умані, сегмент економічного розвитку міста ще не став предметом окремого сучасного осмислення.

Мета статті (постановка завдання) полягала у тому, щоб на основі виявленої у губернських газетах «Заря» та «Киевское слово» інформації про будівництво Уманської гілки залізниці, про відкриття в Умані банківських установ, про розвиток торгівлі показати економічний розвиток та зростання міста наприкінці XIX – на початку XX ст.

Вирішення питання про залізницю до Умані мало тривалу історію. Після офіційних клопотань, 12 серпня 1882 р. виданий монарший дозвіл на проведення попередніх підготовчих робіт для прокладання залізниці від Шполи через Тальне до Умані. Ініціатором цієї справи був С. А. Бернатович, який і очолив усі роботи, намагаючись привернути громадський інтерес до такої важливої справи як залізничне сполучення. За попередніми розрахунками вартість вузькоколійки від Шполи до Умані через Тальне з гілками до Лебедина, Вільхівця, Звенигородки і до Вільшанського цукрового заводу не мала перевищити 2 400 000 руб. за 160 верст, або 15 000 руб. за версту із

залізничним рухомим складом, перевозоздатність якого розрахована на 16 млн. пудів вантажу. Для аргументації своїх розрахунків С. А. Бернатович наводив такі данні: Фастівська залізниця, яка коштувала близько 56 тис. руб. за версту приносить 5% прибутку щорічно. Уманська залізниця мала прокладатися по плодючих урожайних землях і при вартості побудови майже у чотири рази меншій та ще й при відсутності конкуренції, може приносити значно вищі девіденти на витрачений капітал, якщо справою керуватимуть акціонери – місцеві капіталісти, які знайомі з краєм, його виробничим потенціоналом та потребами, а не спритники залізничних правлінь в Петербурзі. За розрахунками С. А. Бернатовича проектована лінія могла приносити 600 тис. валового прибутку щорічно, або 3750 руб. на версту. Видатки на експлуатацію складатимуть щорічно 360 тис. руб., а отже, можна було розраховувати на чистий прибуток в 240 тис. руб. на рік, що у перерахунку на весь капітал в 2 400 000 р. складатиме 10 % прибутку [2, с. 2]. На час оприлюднення таких розрахунків уже було чимало бажаючих вкласти свої кошти у будівництво Уманської залізниці, тобто необхідна сума була цілком реальною.

Але інформація про прокладання залізниці через Умань не в усіх уманців викликала захват: середній стан та бідняки зраділи можливості знайти роботу і заробити грошей, а ось капіталісти, великі скупщики зерна розуміли, що залізниця ліквідує їх посередницькі послуги. При наявності залізничного шляху поміщики отримають можливість самим відправляти вирощене збіжжя на хлібний ринок.

Виношувались плани і про з'єднання Умані залізничною колією з Козятином. Газета «Заря» 4 липня 1884 р. повідомляла Уманська міська дума виділила міському голові 500 руб., який їхав до Петербурга клопотатися про пришвидшення прокладання залізничної колії через Умань і щоб залізничний вокзал дозволено побудувати поближче до міста.

Кореспондент губернської газети «Заря» 17 серпня 1885 р. писав з Умані, що справа з будівництвом залізниці зрушується з мертвої точки. До Умані вже їде інженер, якому казначейство виділило кошти для будівельних робіт. Навколо міста скупляються землі, але ще точно не відомо по яких з них проходитиме залізниця. А власники земель на окраїнах міста більш за все хочуть дізнатися де будуватимуть залізничний вокзал. Та поки-що про це відомостей не було.

До кінця 1885 року велися підготовчі роботи, узгодження між відомствами, але остаточного рішення не було. Губернська газета «Заря» 30 листопада 1885 р. повідомляла, що до першого грудня будуть завершені усі пошуки оптимального напрямку залізниці. Адже військове начальство, з огляду на стратегічні інтереси, наполягало на будівництві залізничної гілки Козятин-Умань, а голова комісії з будівництва уманської дороги інженер

Салін обґрунтував діяльність прокладання гілки Вапнярка-Умань. Але при будь-якому виборі, чи з Козятина, чи з Вапнярки до Умані, початок будівництва запланований на весну. Проєктувальники та інженери утрясали з селянами та поміщиками питання проведення залізниці через їх землі.

Навесні 1886 року ще тривали узгодження щодо місця будівництва уманського вокзалу. На засіданні Уманської міської думи 27 березня 1886 р. була заслухана доповідь голови комісії по будівництву Уманської залізниці. Він зробив запит про таке: чи не постраждають інтереси міста якщо вокзал буде збудований за 5 верст від Умані в селі Війтівка. Справа в тому, що комісія планувала будівництво вокзалу поблизу міста на землі, яка належала Уманському училищу землеробства. Але воно не погоджувалось віддати під вокзал дві десятини землі. Будівництво ж його в селі Війтівка не відповідало інтересам міста тому, що потрібно було налагоджувати сполучення з Війтівкою, а це додаткові витрати для міського бюджету. Тому міська дума висловила готовність відшкодувати училищу дві десятини землі, які воно віддасть для будівництва вокзалу, в іншому місці, що прилягло до Софіївського саду.

Уманська гілка Південно-Західної залізниці, сполученням Умань-Козятин, була збудована в 1890 р., тоді ж був введений в експлуатацію Уманський залізничний вокзал. Козятин був великою вузловою станцією лінії Київ-Одеса і став початком Уманської гілки залізниці, яка пролягала по рівнині багатого чорнозему, яка вважалася однією з найбагатших частин європейської росії. Вздовж усієї лінії Уманської гілки знаходилося чимало цукрових заводів, що визначало структуру посівного клину.

Залізниця проходила через декілька містечок та великих сіл. Після станції Козятин першим містечком була Бєліловка, колишня власність графа Потоцького, а згодом – належне казні. За 30 верст від Козятина знаходилась станція Зарудинці, за 10 верст від якої лежало місто Ружин – власність поміщика Злотницького – відоме своїм зерновим ринком. Від Зарудинців рельсовий шлях пролягав на південь і наступною станцією було Погребище, поряд з яким знаходились великі цукрові заводи – Дзюнківський, Плісковський, Спичинецький. Далі рельсовий шлях робив кілька поворотів, обходячи декілька височин, і прямував на південь. Пооддаль від залізниці знаходились села Люлинці та Очітков, а вздовж залізниці тягнувся великий грабовий ліс. Через 90 верст від Козятина залізниця проходила за 12 верст від повітового міста Липовець, яке в сенсі торгівельно-промисловому особливого значення не мало. На 105 версті від Козятина знаходилась станція Оратово (нині – Оратів), за 12 верст від якої лежало Іллінецьке помістя княгині Є. П. Демидової Сан-Донато. Це було одне з найбільших помість у районі Уманської гілки, його площа становила 5 300 дес., в помісті функціонували цукровий завод, борошномельні млини, винокурний завод, великий кінний

завод. За Оратовим залізниця пролягла по місцевості, яка ще на початку XIX ст. називалася Уманщиною. Вона включала тодішній Уманський повіт, східну частину Балтського, південну половину Гайсинського і південно-східну частину Липовецького, загалом 7 000 верст або 635 000 кв. десятин площі. Територія Уманщини за своєю протяжністю перевищувала деякі країни Західної Європи і упродовж тривалого часу належала князівському роду Калиновських, а потім приблизно четверта її частина перейшла графам Потоцьким та Шуваловим.

За Оратовим залізниця повертала на південний схід і наступною станцією було м. Монастирище. У районі цієї станції теж знаходились цукрові заводи – Цибулівський та Жашківський. Після прокладання Уманської гілки залізниці Монастирище стало місцевим центром зернової торгівлі. З Монастирища залізниця вела до станції Христинівка, яка знаходилась на перетині Уманської гілки та Шполянської. Як вузлова станція, Христинівка набула залізнично-адміністративного значення: там знаходилось залізничне депо, утримуване за кошти Південно-Західних доріг народне училище, житло начальників окремих дільниць з обслуговування залізниці. Залізничний вокзал в Христинівці вважався одним з кращих серед другорядних станцій Південно-Західних залізниць. Район станції Христинівка був найкращим за плодючістю грунту, який завжди давав високі врожаї сільськогосподарських культур. Найбільшими поміщиками в цьому районі була Шукайвода – власність Н. А. Терещенка, а перед тим поміщя графині Дзялинської, Ризине – власність Невлинського, Верхнячка з цукровим заводом Дітріх. Від станції Христинівка залізниця пролягала прямо до міста Умань, яке було кінцевою станцією Уманської гілки. В Уманському повіті діяло п’ять цукрових заводів: поміщика Боровського в селі Янківка (працювало 100 робітників, які виробляли 2 500 пудів цукру, оборот складав 12 500 руб.), поміщиці Ольги Наришкіної в містечку Тальне (450 робітників виробляли 13 330 пудів цукру, оборот становив 66 650 руб.), князя Антона Любомирського в містечку Іванька (200 робітників, 600 пудів цукру, оборот становив 3 000 руб.), поміщиків Ясінських в селі Верхнячка (250 робітників виробляли цукру на 5000 руб.), поміщика Дмитра Парфенова в селі Хижна (150 робітників, 2472 пуди цукру, загальний оборот – 14 832 руб.) [12, с. 132]. Таким чином, прокладання Уманської залізничної гілки саме з Козятина було здійснене по землях сільськогосподарського призначення, що мало забезпечувати перевезення продукції цукрових заводів та зерна. Це сприяло розвитку промислового виробництва та землеробства, що в цілому забезпечувало економічне піднесення.

Окрім вирішення питання про налагодження шляхів сполучення, нагальним завданням було створення системи фінансових установ, яка б забезпечувала грошові розрахунки та різного роду фінансові операції.

Розвиток цукрової промисловості, сільськогосподарського виробництва та торгівлі вимагав створення мережі фінансових закладів. А так як банки функціонували в Києві та Одесі, то фінансові операції обходились дорого і вимагали багато часу. «Тому відкриття банку в Умані було заповітною мрією місцевих землевласників і цукрозаводчиків», – писало «Київське слово» 25 січня 1893 року [10, с. 2]. Обговорювався такий план: звернутись із заявою до загальних зборів акціонерів Київського приватного комерційного банку про відкриття в Умані його відділення. У такому разі уманське відділення зосередило б у своїх руках всі банківські операції, які здійснювали одеські та київські банки. З часу будівництва Уманської залізниці, значна частина вантажів, які раніше перевозились Фастівською залізничною гілкою, перейшла на Уманську, і залізничні станції Умань та Христинівка стали самими жвавими центрами хлібних перевезень. Кількість хлібних вантажів, які надходили та відправлялися на цих станціях, сягала мільйонів пудів. Тому місто Умань ставало зручним пунктом для розміщення капіталів у формі спеціальних поточних рахунків, для обліку векселів землевласників і видання позик під залізнодорожні накладні. Окрім того, банк міг розраховувати на здійснення у великій кількості дрібних операцій, різних комісій, куплю процентних паперів. Усі великі економії і цукрові заводи змушенні зберігати у своїх касах значні грошові суми, так як пересилка їх з Києва чи Одеси обходилась би дорого. А ці капітали поступали б в уманський банк, у розпорядженні якого зібрались би великі грошові маси.

У якості підтвердження доцільності відкриття в Умані банківської установи київська газета наводила статистичні дані, які характеризували продуктивні сили регіону. Так, середній залишок для виводу з повітів Уманського, Звенигородського, Липовецького, Бердичівського, Сквирського, Чигиринського, Черкаського, Таращанського і Васильківського Київської губернії, за даними Статистичного комітету, складав 25 943 824 пуди зерна. Аналогічний показник в повітах Подільської губернії (Вінницькому, Брацлавському, Балтському, Гайсинському, Ольгопільському і Ямпільському) складав 1 161 558 пудів. А залишок для виводу з Єлизаветградського і Олександрійського повітів Херсонської губернії складав 7 048 649 пудів. Таким чином, район Уманської залізниці виробляв для вивозу 44 608 962 пуди збіжжя, в основному – пшениці. Стосовно фабрично-заводської промисловості, то вона мала сільськогосподарський характер, більшість заводів переробляли продукти землеробства. Усіх фабрик у названих вище повітах налічувалося 1343, із загальним обсягом виробництва на суму 80 701 301 руб. В структурі заводської промисловості переважали цукроварні, кількість яких складала 63 з вартістю виробництва 43 157 460 руб., а також – винокурні, 93 з вартістю виробництва в 20 925 000 руб. [10, с. 2]. Ці данні не в повній мірі характеризували обсяги виробництва в районі Уманської залізниці, але

слугували підтвердженням необхідності відкриття в Умані банківської установи, у якій здійснювалися б необхідні фінансові операції.

А місто Умань, не дивлячись на своє місцезнаходження в центрі багатого сільськогосподарського регіону і на чисельність жителів, не мало потужного кредитного закладу. Ширилися чутки про відкриття відділення державного банку, але реальних обрисів вони почали набувати тільки з 1890 року, коли була збудована Уманська залізниця. Та після цього пройшло ще чотири роки і тільки 1894 року російський торгово-промисловий комерційний банк в С.-Петербурзі з пишними урочистостями відкрив в Умані своє комісіонерство, призначивши керуючим відділення почесного громадянина міста І. Рахліса. Газета «Киевское слово» 24 вересня 1894 р. повідомляла, що, не дивлячись на те, що «банк функціонував близько місяця, він здійснює вже доволі крупні операції. Пояснюється це давно назрілою потребою в банку, енергією та досвіченістю банківської адміністрації, а також і тим, що банк, окрім звичних банківських операцій, видає аванси і позики під хліб, цукор і інші товари та приймає їх для продажу в росії і за кордоном» [11, с. 2].

За два роки, 13-го квітня 1896 р. та ж київська газета повідомляла, що Умань має усі підстави називатися великим торгівельно-промисловим центром досить великого регіону. Банк з великими операціями, банківські контори, сотні агентів російських та закордонних торгівельних фірм (в основному зернових), біля двадцяти агентів страхових товариств, величезна кількість оптових складів мануфактурних та інших товарів, декілька складів лісових матеріалів, великий чугунно-літейний завод, велика кількість млинів, з яких щоденно відправлялися в різні пункти великі партії борошна, два пивоварних заводи, винокурний завод та ін. були основою подальшого промислово-торгівельного розвитку міста.

Місцева влада розуміла давно визрівшу необхідність відкриття в Умані місцевої банківської установи. У травні 1884 р. міська дума ухвалила важливу постанову про початок клопотання про отримання дозволу на відкриття міського банку. Основний капітал його мали скласти належні місту кошти так званого «будівельного капіталу». Була створена комісія для розробки проєкту статуту банку. Щодо грошового запасу, то «будівельний капітал» був створений ще 1842 року з метою сприяння шляхом позики місцевим обивателям, які будували будинки на пустих місцях, що сприяло пришвидшенню міської забудови. Тоді початковий капітал склали 15 000 руб., з яких упродовж багатьох років забудовникам міста видавали позики по одній тисячі рублів під 5 % з терміном погашення за 26 років. До 1884 року капітал збільшився до 68 тисяч і перебував у позиці 107 осіб під заставу їх нерухомого майна. Початкове призначення своє цей капітал поступово втрачав і ним користувались не для зведення будинків, а просто для різних комерційних оборудок. Місто не мало від цього ніякої користі, а тому постало питання про

перетворення коштів в основний капітал міського банку. У зв'язку з цим міська дума вирішила не видавати нових позик, а ті платежі, що надходили за позиками, для зберігання відсилати до Київської контори державного банку.

Та пройшло більше десяти років і тільки 23 липня 1896 року в Умані було відкрито відділення Київського приватного комерційного банку. У той самий день була укладена велика оборудка з Жашківським цукровим заводом.

Так в Умані постали два банки з повним набором фінансових послуг. Переказ коштів, взяття позики, облік векселів, зберігання коштів – усе це стало доступним в Умані і не дорожче, ніж у великих містах держави.

Залізничне сполучення Умані з великими містами краю стало потужним стимулом розбудови міста. Дописувач губернської газети «Киевское слово» 11 серпня 1895 р. повідомляв, що комерційна діяльність енергійно фонтанує: до міста приїздять агенти різних комерційних фірм, які здійснюють закупку продуктів і товарів – мануфактурних, бакалейних, галантерейних та ін. – для продажі їх на центральних ринках. У зв'язку з цим постала потреба у пристойних вітринах, магазинах, готелях. Почалося будівництво нових магазинів на «київський манер», пристойних готелів, ресторанів. Було відкрито кілька комерційних контор.

В газетній кореспонденції від 28 листопада 1897 р. йшлося про те, що ще декілька років тому обштукатурений будинок під залізним дахом був рідкістю. До того ж, будинки стояли на відстані один від іншого. «Тепер самі віддалені частини міста оживлені новими будинками. Передмістя наповнились заводами, серед яких: сталелітейний завод Тіхтера, маслобойний паровий завод Ратнера і Лазуркіних, пивоварний завод акціонерного товариства місцевих капіталістів» [4, с. 3]. В центрі міста старі будинки перебудовувались, будівельна гарячка охопила всіх заможних місцян, на допомогу яким прийшов Полтавський земельний банк.

Кореспондент з Умані подав до «Киевского слова» у жовтні 1900 р. таку інформацію: місто зростає в довжину, ширину, глибину та висоту. Будинки будуються і перебудовуються як в центрі Умані, так і у передмістях, в провулках і закутках, на деяких старих будівлях зводяться верхні поверхи, – будівельні роботи просто киплять. А в іншій кореспонденції, від 21 жовтня 1900 р., повідомлялося, що хоч Умань ще не можна назвати «європейським» містом, та все ж, з часом, при таких темпах будівництва, місто перестане нагадувати собою тип південного повітового міста з невилазною багнюкою, з відсутністю вуличного освітлення і загалом усім, що характерне для повітових центрів краю. Ще через два роки, в газетній публікації від 24 травня 1902 р. повідомлялося, що благоустрій міста невпинно зростає, залишаючи позаду у цьому плані інші повітові центри Південно-Західного Краю. Усі вулиці були покриті бруківкою і майже перед усіма будинками вимощені цегляні тротуари, замощуються вже провулки і передмістя. В місті прокладено водопровід та влаштоване електричне освітлення вулиць.

Розвивалась в Умані і міська торгівля. Дописувач «Киевского слова» у жовтні 1887 р. повідомляв, що Умань славиться наявністю великої кількості погребів з винами кримськими та бессарабськими, у кожному з яких можна знайти і закордонні вина. Ціни різні, але дорогих вин не багато, переважають дешеві. За 30 коп. у кожному погребі можна купити «різного люнеля, рейсліна, лісабонського і т. д., а за 60 коп. – рому, хереса, мадери, портвейна, францвейна та ін., але усі ці вина схожі між собою за смаком, і відрізняються тільки кольором. Їх смак схожий зі смаком простого кислого бессарабського вина і всі вони – продукт фальсифікацій» [6, с. 3]. Лише два чи три магазини продавали непідроблені закордонні вина, а усі інші погреби були наповнені дешевими напоями. Наявність великої кількості погребів з дешевими винами пояснювалась тим, що в місті простий народ п'є багато вина, називаючи його «панським напоєм». Популярність його зумовлювала ціна: пляшка вина коштувала 20 копійок, а горілки – 30 копійок. В базарні дні погреби були заповнені відвідувачами, які смакували «панський напій». Автор кореспонденції до газети стверджував, що головним продуктом для фабрикації вин є звичайна бузина, з ягід якої вижимають сік. Його підсолоджують і змішують з бессарабським виноградним напоєм для червоних вин, а з горілкою поєднують для білих. Від кількості примішаної горілки залежала ціна кінцевого продукту.

На початку липня 1896 р. «Киевское слово» повідомляло про те, що з 1-го липня почався казенний продаж вина. Як розвиватиметься торгівля далі не прогнозував ніхто, але на перших порах жвавою вона не могла бути, так як усі позапасалися достатньою кількістю алкогольних напоїв. Погреби з оптовою торгівлею напередодні запровадження державної монополії продавали горілку оптом і в роздріб за зниженими цінами. Цим скористалися і запаслися алкоголем не тільки економії, які купляли його бочками для пригощання робітників на польових роботах, а й багато селян. Загалом напередодні 1-го липня 1896 р. посилилось пияцтво, що радувало власників питейних закладів, і вони навмисно розпускали фантастичні чутки про казенний продаж вина. Вони знижували ціну на горілку і на хвилі штучно створеного попиту, розпродавали свої запаси [7, с. 2]. Та окрім виготовлення і продажу алкогольних напоїв, в місті існувала широка мережа торгівельних закладів, які задовольняли потреби населення.

Українська громадська діячка, журналістка Надія Суровцова згадувала, що коли вона у 1904 р. з батьками перебралася з Києва до Умані, то весь центр міста складався з крамниць, «часто великих і гарних, принаймні крам у них був не гірший за київський. І то не диво, бо постачання йшло не тільки з Києва, а й з Варшави, Одеси. Поряд з готелем «Франція» була кав'ярня-кондитерська, умебльована в закопанському стилі, поляка Скавронського, там продавали чудесне печиво і морозиво, яке могло конкурувати з найкращими кав'ярнями

Києва, Петербурга [9, с. 21]. Була в центрі міста і звичайна булочна, яку тримали греки. Ковбасні вироби продавались у магазині Галатика, був ще продовольчий магазин Лернера з усілякими делікатесами та хорошим вином. Зброю і металевий посуд продавали у німця Варнера, у якого усі речі були першорядної якості. Біля театру у кіоску Банку продавали квіти. У крамниці Шапіро – зошити, альбоми, листівки, статуетки, вазочки, письмове приладдя. Така ж крамниця була ще поляка Вітковського, але там речі були вишуканішого смаку. Було два ювелірні магазини. Взуття та галантерею продавали поляки – брати Орсаг. Там отоварювалися заможні люди. Ще в центрі міста знаходились великі крамниці євреїв Файштейнів, Шварцманів та Пхора. Це були заможні і відомі родини. Торгівельна мережа в Умані була такою, що купити можна було все: продукти харчування, одяг, взуття, посуд, різноманітне приладдя, меблі, сідла, екіпажі – від простих до дуже елегантних. Окрім магазинів, існували різноманітні майстерні, у яких кравці та кравчині задовольняли смаки уманських модниць. Дві майстерні жіночих капелюхів виготовляли головні убори за європейськими зразками, які привозили з Варшави.

Висновки. Газети Київської губернії – політична і літературна «Заря» (1880 – 1886 рр.) та літературно-політична і економічна «Киевское слово» (1886 – 1905 рр.) містять інформацію про чинники економічного зростання повітового центру – міста Умань. Опубліковані у них замітки розширюють знання про доцільність будівництва залізничної гілки Козятин-Умань, яка стала важливою магістраллю по території сільськогосподарського виробництва, зокрема виробництва цукру. Будівництво нових шляхів сполучення сприяло пожвавленню торгівельного ринку: цукрового та хлібного. Необхідність пришвидшення здійснення фінансових операцій зумовила відкриття в місті банківських установ. Розвиток транспортних шляхів, торгівлі, фінансової системи сприяли перетворенню міста на великий торгово-промисловий центр цілого регіону. Місто розбудовувалося, забруковувалося, відкривало нові готелі та крамниці.

Уведення до наукового обігу систематизованого у статті фактичного матеріалу сприяє прирощенню знань міської історії, локальної історії, краєзнавства, сприяє розширенню джерельної бази з історії України загалом.

Перспективи подальших розвідок у даному напрямі можуть реалізовуватись у площині порівняння темпів розвитку інших повітових міст Київської губернії, що уможливить виявлення та увиразнення інших чинників пришвидшення економічного розвитку.

Література:

1. Бондаренко О. В. Соціально-економічні та соціокультурні процеси в містах Наддніпрянської України в 1785 – 1917 рр.: історіографія. Автореф. дис. … докт.іст.наук: 07.00.06 – історіографія, джерелознавство та спеціальні історичні дисципліни. Університет Григорія Сковороди в Переяславі. 2021. 38 с.

2. Внутренний отдел. *Заря*. 1883. 19 января. С. 2.

3. Гуменюк А. Стан дослідження розвитку міст Правобережної України в історіографії 60-х рр. XIX – 1914 р. *Наукові праці Кам'янець-Подільського національного університету імені Івана Огієнка. Історичні науки.* Т. 28. 2018. С. 332 – 337.

4. Из Умани. *Киевское слово*. 1897. 28 ноября. С. 3.

5. Кузнець Т. В. Культурне наповнення життя населення повітового міста кінця XIX – початку XX ст. у контексті історії повсякдення. *Veda a perspektivy*. 2023. № 9 (28). С. 288 – 300.

6. От наших корреспондентов. *Киевское слово*. 1887. 21 октября. С. 3.

7. От наших корреспондентов. *Киевское слово*. 1896. 8 июля. С. 2.

8. Прищепа О. П. Освітньо-культурний простір Умані крізь призму комунікативних практик містян (кінець XVIII – початок XX ст.). *Сторінки історії. Збірник наукових праць.* 2023. Вип. 57. С. 70 – 86.

9. Суровцева Н. Спогади. К., 1996. 432 с.

10. Уманский уезд. *Киевское слово*. 1893. 25 января. С. 2.

11. Умань. Открытие банка. *Киевское слово*. 1894. 24 сентября. С. 2.

12. Чернышев Н. Светлосахарное производство в Киевской губернии. *Киевские губернские ведомости*. 1857. 18 мая. № 20. С. 132.

References:

1. Bondarenko, O. V. (2021). Sotsialno-ekonomichni ta sotsiokulturni protsesy v mistakh Naddnieprianskoi Ukrainy v 1785 – 1917 rr.: istoriohrafiia [Socio-economic and socio-cultural processes in the cities of Dnieper Ukraine in 1785 – 1917: historiography]. Avtoref. dys. … dokt.ist.nauk: 07.00.06 – istoriohrafiia, dzhereloznavstvo ta spetsialni istorychni dystsypliny. Universytet Hryhoriia Skovorody v Pereiaslavi [Dissertation abstract ... Doctor of Historical Sciences: 07.00.06 – historiography, source studies and special historical disciplines. Grigory Skovoroda University in Pereyaslav]. 38 s. [in Ukrainian].

2. Vnutrennii otdel [Internal department]. (1883). *Zaria [Zaria]*. 19 yanvaria. S. 2. [in Russian].

3. Humeniuk, A. (2018). Stan doslidzhennia rozvytku mist Pravoberezhnoi Ukrainy v istoriohrafii 60-kh rr. XIX – 1914 r. [The state of research on the development of the cities of Right Bank Ukraine in the historiography of the 1960s – 1914.]. *Naukovi pratsi Kamianets-Podilskoho natsionalnoho universytetu imeni Ivana Ohiienka. Istorychni nauky [Scientific works of Kamianets-Podilskyi National University named after Ivan Ohienko. Historical sciences]*. T. 28. S. 332 – 337. [in Ukrainian].

4. Iz Umani [From Uman]. (1897). *Kievskoe slovo [Kievskoe slovo]*. 28 noyabrya. S. 3. [in Russian].

5. Kuznets, T. V. (2023). Kulturne napovnennia zhyttia naselennia povitovoho mista kintsia XIX – pochatku XX st. u konteksti istorii povsiakdennia [Cultural fulfillment of the life of the population of the county town at the end of the 19th and the beginning of the 20th centuries in the context of history is everyday]. *Veda a perspektivy [Veda a perspektivy]*. № 9 (28). S. 288 – 300. [in Ukrainian].

6. Ot nashikh korrespondentov [From our correspondents]. (1887). *Kievskoe slovo [Kievskoe slovo]*. 21 oktyabrya. S. 3. [in Russian].

7. Ot nashikh korrespondentov [From our correspondents]. (1896). *Kievskoe slovo [Kievskoe slovo]*. 8 iyulya. S. 2. [in Russian].

8. Pryshchepa, O. P. (2023). Osvitno-kulturnyi prostir Umani kriz pryzmu komunikatyvnykh praktyk mistian (kinets XVIII – pochatok XX st.) [The educational and cultural space of Uman through the prism of communicative practices of the townspeople (late 18th – early 20th centuries)]. *Storinky istorii. Zbirnyk naukovykh prats [Storinky istorii. Collection of scientific works]*. Vyp. 57. S. 70 – 86. [in Ukrainian].

9. Surovtseva, N. (1996). Spohady [Memoirs]. K. 432 s. [in Ukrainian].

10. Umanskii uezd [Uman district]. (1893). *Kievskoe slovo [Kievskoe slovo]*. 25 yanvarya. S. 2. [in Russian]

11. Uman. Otkritie banka [Uman. Opening a bank]. (1894). *Kievskoe slovo [Kievskoe slovo]*. 24 sentyabrya. S. 2. [in Russian].

12. Chernishev, N. (1857). Svetlosakharnoe proizvodstvo v Kievskoi gubernii [Light sugar production in the Kyiv province]. *Kievskie gubernskie vedomosti [Kievskie gubernskie vedomosti]*. 18 maya. № 20. S. 132. [in Russian].