

# Розділ I

## СТОРІНКИ ВІТЧИЗНЯНОЇ СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОЇ ІСТОРІЇ

УДК 94 (477) «18/19»

О.М. Донік  
(м. Київ)

### ВЗАЄМОДІЯ ПІДПРИЄМЦІВ ТА ОРГАНІВ САМОВРЯДУВАННЯ У ПРОЦЕСІ МОДЕРНІЗАЦІЇ МІСЬКОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ наприкінці ХІХ — на початку ХХ ст. (НА ПРИКЛАДІ ЕЛЕКТРОПОСТАЧАННЯ ТА ЕЛЕКТРОТРАНСПОРТУ)

*На прикладі розвитку електропостачання та електротранспорту у великих містах України наприкінці ХІХ — на початку ХХ ст. висвітлюється тісна взаємодія (в тому числі й невдала, як у випадку з Харковом) підприємців та органів самоврядування у процесі модернізації міської інфраструктури. Особливу увагу приділено найбільшій і найуспішнішій за результатами участі підприємців у розвитку міської енергетичної системи — київській.*

**Ключові слова:** підприємці, міська дума, самоврядування, соціальна модернізація, електрика, трамвай.

Інтенсифікація з останньої чверті ХІХ ст. темпів розвитку економічного життя, насамперед торгівлі та промисловості, в українських регіонах, що входили до складу Російської імперії, викликала стрімке зростання урбанізаційних процесів. Швидкість зрушень вимагала прискореної модернізації міського життя. Завдяки технічним нововведенням часові виміри, які визначали світ життя людини у традиційному суспільстві впродовж багатьох поколінь, в епоху індустріалізації й урбанізації зазнавали докорінних змін. Інфраструктура великих міст України на початку ХХ ст. відчутно контрастувала зі звичною атмосферою містечок, не говорячи вже про села. Вагомою рушійною силою цих процесів виступив підприємницький прошарок, який став співтворцем нової міської культури, носієм модернізаційних векторів у розвитку інфраструктури, що передбачало не тільки будівництво та експлуатацію підприємств, а й шляхів сполучення, лікарень, шкіл, інших об'єктів соціального спрямування, упровадження сучасних засобів транспортної комунікації, систем водопостачання й електропостачання та ін.

Рівень міського господарства багато у чому характеризується загальним станом розвитку міст. Така постановка проблеми дозволяє пов'язати її з усім ходом модернізаційних змін в українських губерніях наприкінці XIX — на початку XX ст. і вийти, поряд з іншим, на вирішення практичних завдань сьогодення, зокрема використання досвіду впровадження масштабних комунальних проектів у сучасному міському господарстві. Оскільки останнє — багатогалузеве, у цій статті розглядаються лише окремі його аспекти, а саме взаємодія органів самоврядування і підприємців у розвитку електропостачання та електротранспорту у великих містах України. Аналіз досліджень і публікацій, в яких розглядаються ці питання, засвідчує, що науковці приділяли їм увагу переважно в регіональному зрізі та краєзнавчому аспекті, а також крізь призму історії повсякденності<sup>1</sup>.

Першою інстанцією, де ухвалювалися рішення про реалізацію міських проектів (вуличне освітлення, водопостачання чи впровадження громадського транспорту), були думи, як розпорядчі органи міського самоврядування, та їхні управи, котрі мали виконавчі функції. Міська реформа 1870 р., що замінила старі станові думи всестановими установами міського самоврядування, надавала широкі повноваження в розвитку місцевого господарства, соціальної й освітньої сфер<sup>2</sup>. Вона ставила за мету піднести господарство міст і залучити до цього процесу насамперед підприємницький потенціал. Особливо у великих містах — Києві, Одесі, Харкові, Катеринославі та інших — задавали тон представники саме підприємницького прошарку. У розвитку міських громад із цього часу справді проглядався доволі потужний місцевий вектор.

У містах підросійської України наприкінці XIX — на початку XX ст. створення значних муніципальних об'єктів відбувалося переважно шляхом передачі міськими громадами прав приватним особам на заснування та експлуатацію підприємств, які діяли на концесійних або орендних засадах. Утім в останнє десятиріччя перед Першою світовою війною на противагу їм набував популярності привнесений із Заходу завдяки більшій ефективності муніципальний спосіб заснування об'єктів міської інфраструктури. Особливо міська влада намагалася взяти у свої руки ті з господарських підприємств громадського характеру, безперерійне й дешеве функціонування котрих було життєво необхідним для населення. У цілому на темпи діяльності щодо ведення міського господарства негативно впливали нестача в місцевій владі фінансів та серйозні труднощі з кредитуванням муніципальних проектів.

Міська управа готувала процес ухвалення рішень через слухання, експертизи та залучення фахівців, однак її вплив, як і загалом думи — органу розпорядчої влади, мав певні обмеження. Як свідчила практика, рішення міської думи про здійснення інвестиційних проектів, особливо у великому місті, потребували ухвалювання на рівні цивільного губернатора чи генерал-губернатора, а в багатьох випадках — і вповноваженого відповідного міністерства зі столиці із затвердженням МВС<sup>3</sup>. Дозволи були далеко не формальною процедурою. Документи засвідчують численні випадки відхилення (з різних причин) місцевою державною владою клопотань, які передбачали реалізацію проектів з поліпшення міської інфраструктури.

Міська дума залишалася в орбіті державного контролю, особливо коли йшлося про ухвалення принципово важливих рішень. У відносинах між центром і периферією, між державою й містом повсюди простежувався високий рівень відомчого контролю, утім він регулювався визначеними правовими нормами, за межі котрих компетенція як міських органів самоврядування, так і представників державної влади на місцях не повинна була виходити.

Наприкінці XIX — на початку XX ст. найбільш активно процеси розвитку міського господарства проявлялися в тих центрах України, які демонстрували найвищі показники торговельно-промислової активності та були значними транспортними вузлами краю. Найважливіші перетворення у процесі модернізації простору міського життя відбувалися із запровадженням електричної енергії. Сьогодні без відповідної галузі, що займає одне з провідних місць у технічному прогресі та соціально-економічному розвитку суспільства, не тільки не може розвиватися жодне виробництво, а й навіть важко уявити життя людини. А тому не дивно, що з кінця XIX ст. електрика стає «генератором» нової епохи, яка йшла на зміну ері свічок. Увійшовши в повсякденне життя містян у вигляді освітлення вулиць і приміщень, руху трамваїв, у промислове виробництво через використання електродвигунів і приладів, електрика створювала відчуття реальних змін. Цим містяни мали завдячувати розвитку електротехніки, що сприяло виникненню електротехнічної галузі. Натомість відносно низький рівень розвитку останньої в Російській імперії на межі XIX–XX ст. через економічне відставання цієї країни від найрозвинутіших держав (навіть у 1913 р. за виробництвом електричної енергії на душу населення Росія суттєво поступалася лідерам у цій галузі — США і Німеччині — відповідно у 18,5 і 7,5 рази)<sup>4</sup>, недостатнє фінансування енергетики вітчизняними підприємцями та передусім державою призвело до того, що в електроенергетиці міст українських губерній у цей час сильні позиції посів іноземний капітал.

Особливо яскраво це виявилось стосовно запровадження та експлуатації електричного трамваю. Поява останнього в міському житті призвела до кардинальних змін у традиційних уявленнях про громадський транспорт, який раніше повністю забезпечувався кінним тяглом. Відомо, що в розвитку трамвайних підприємств, які з'явилися в Україні, виділяють два періоди: перший припав на 1890-і рр., другий — на 1910–1915 рр.<sup>5</sup>. Зокрема, найперший електричний трамвай у підросійській Україні з'явився в Києві (1892 р.), потім у Катеринославі та Єлисаветграді (1897 р.), Севастополі (1898 р.), Житомирі й Кременчуці (1899 р.). На 1918 р. електричний трамвай працював у 12 містах у межах 9 українських губерній<sup>6</sup>.

Іноземці охоче вкладали капітали у транспортну інфраструктуру міст Росії. Найбільше у цьому сегменті процвітали бельгійські компанії. Узагалі капіталісти з цієї країни на початку XX ст. розглядали електростанції і трамвайне господарство в російських містах як свою монополію, маючи покровителів у найвищих сферах імперської бюрократії. До 1913 р. практично в усіх найбільших міських центрах імперії, включаючи Москву і Санкт-Петербург, трамвайні підприємства контролювалися з Бельгії спеціально створеними акціонер-

ними товариствами, цінні папери яких високо котирувалися на європейських біржах. Так, 1911 р. бельгійські концесіонери володіли, орендували або контролювали 58 із 97 електричних підприємств, що існували в Росії. Зокрема, в українських губерніях бельгійські трамвайні компанії виступали операторами цього виду транспорту у 8 із 12 міст<sup>7</sup>.

Найбільшим бельгійським підприємством було Товариство одеських трамваїв. «Компанія тяги та електрики» пустила трамвай у Кременчуці та Севастополі. «Взаємна компанія трамваїв» запровадила цей вид транспорту в Катеринославі та 1905 р. викупила всі акції київського трамваю. Товариство «Трамвай та електрика в Росії» збудувало трамвай у Сімферополі (1914 р.)<sup>8</sup>. На базі кожного такого підприємства було створено місцеві акціонерні товариства, штаб-квартири яких знаходилися на території Бельгії, звідки походила й більшість акціонерів. Зокрема, правління Товариства Київської міської залізниці (ТКМЗ) у 1916 р. складалося з п'ятьох бельгійців (Р. Бетта, Е. Дельфоржа, Г. Дальбру, А. де Лабордера та М. Ле-Годе) і лише одного російського підданого (М. Бродського). Лєвова частка з 36 000 акцій цього товариства, власниками яких були 29 осіб, належала семи бельгійцям (кожен володів від 3000 до 3600 акцій); за кількома росіянами-акціонерами рахувалося не більше 100 цінних паперів на особу<sup>9</sup>.

Трамвайні системи будували і російські підприємці, як це було в Києві (до 1905 р.), Єлисаветграді, Житомирі, та місцеві філії іноземних фірм — «Російське товариство Вестінгауз» (Євпаторія) і «Загальна компанія електрики» (Вінниця). Для експлуатації цих підприємств також виникали акціонерні товариства, чії акції потім зазвичай викупували бельгійські компанії<sup>10</sup>.

Питання про розвиток електричних установок і передачу електропостачання управлінням міст, зокрема, неодноразово обговорювалися на всеросійських електротехнічних з'їздах. Зрештою, органи самоврядування в окремих українських містах напередодні Першої світової війни порушували питання про достроковий викуп в іноземних власників об'єктів енергетичного господарства. Як було зазначено на IV Всеросійському електротехнічному з'їзді (1907 р.), що відбувся в Києві, найвищою енергооснащеністю з усіх українських губернських осередків на той час вирізнялося саме це місто (за електрооснащеністю й потужністю електростанцій напередодні Першої світової війни воно займало третє місце — після Санкт-Петербурга та Москви). Порівнюючи Київ з таким великим промисловим центром, як Харків, де в 1909 р. проживало 237 тис. осіб, а потужність центральної станції становила 1650 кВт (2010 абонентів), у місті над Дніпром із населенням 450 тис. осіб цей показник становив 7500 кВт. (8458 абонентів). У Полтаві, з населенням у 6,5 разів меншим від останнього, місцева електростанція мала потужність усього 253 кВт (326 абонентів)<sup>11</sup>. Київ також став батьківщиною першого в Росії трамваю. І такий стан в енергетичній галузі міста багато у чому склався саме завдяки активності підприємців.

Яким чином у Києві відбувалася модернізація міської інфраструктури з упровадженням електроенергії? Спочатку перехід на електричне освітлення, як і в інших містах, тут не відзначався інтенсивністю. Газове освітлення тривалий

час виправдовувало себе на практиці як економічно вигідна новація. Так, у лютому 1870 р. товариство, засноване військовим інженером Амандом Струве, отримало замовлення на газове освітлення київських вулиць і площ та прокладку підземних труб до централізованої системи газопостачання з метою «в перші два роки облаштувати на вулицях міста 500 ліхтарів, у наступні — ще стільки». Уже 7 листопада 1872 р. Хрещатик запалав газовим освітленням. Підприємство з газопостачання, яке А. Струве збудував на відведеній містом землі в урочищі Оболонь, через 49 років мало перейти в міську власність<sup>12</sup>. Залишається фактом, що в 1906–1910 рр. у Києві, де населення зросло за вказане чотириліття на 130 тис. осіб і становило понад 470 тис., газовим і гасовим освітленням було обладнано вулиці та площі загальною довжиною 27,7 км, натомість електричним — лише 17 км. За цей час встановили 149 електричних, 50 газових і 832 гасових ліхтаря<sup>13</sup>.

Утім газове освітлення, порівнюючи з електричним, мало істотні вади. Зокрема, зі зростанням міст, уведенням в експлуатацію великих будинків, готелів, магазинів, закладів розваг воно ставало дедалі пожежонебезпечнішим. Переваги електрики порівняно з іншими видами освітлення швидко оцінили споживачі. Один із перших прикладів використання електричної енергії для суспільних потреб на території України мав місце в Києві 1878 р., коли відомий російський інженер О. Бородін, котрий привіз із Паризької всесвітньої виставки електромагнітні генератори Грамма, влаштував у токарному цеху Київських залізничних майстерень експериментальне електричне освітлення. У 1896 р. він писав: «1878 року, коли я встановив у Київських залізничних майстернях перші 4 електричних ліхтарі для освітлення токарного цеху, це було такою новиною, що на моє запрошення оглянути цей вид освітлення відгукнулася більшість професорів Університету св. Володимира. Нині, через 18 років, електричне освітлення повсюди: на заводах, вокзалах, залізничних станціях, у театрах, приватних будинках, на вулицях, швидко витісняючи інші види освітлення»<sup>14</sup>.

У 1880-х рр., незважаючи на всі переваги електричного освітлення (на цей час уже була відома система освітлення П. Яблочкова), його впровадження в Києві гальмувалося проблемами, пов'язаними з умовами концесії на газове освітлення. Натомість заможні кияни почали освітлювати свої особняки за допомогою окремих «домових» електроустановок. У 1886 р. електричні світильники з'явилися у саду Шато-де-Флер (нині територія стадіону «Динамо» ім. В. Лобановського)<sup>15</sup>.

Київ наприкінці XIX ст. набув статусу не тільки великого адміністративного та духовно-культурного центру Південно-Західного краю Російської імперії, а й торгово-промислового, переважно завдяки розвитку цукрової, борошномельної, інших галузей переробної промисловості у прилеглих районах. Особливістю еволюції електричних підприємств міста в початковий період було те, що споруджувалися вони місцевими фахівцями. Упровадженню новинок техніки в міське господарство сприяв і київський голова — Степан Михайлович Сольський (у 1887–1900 рр.), який вирізнявся демократичними поглядами й відданістю справі благоустрою, прихильністю до технічних нововведень<sup>16</sup>.

Укладення ділової угоди між містом та конкретним підприємством відбулося після внесення його власником відповідної пропозиції до міської управи, оголошення її в офіційному губернському віснику та проведення публічного конкурсу. Зокрема, конкурс на електрифікацію міського театру й центральних вулиць Київська дума оголосила в 1889 р. (переміг проект підприємців М. Савицького і О. Страуса). 23 травня наступного року міська управа уклала договір на 12 років із товариством «Савицький і Страус», до складу якого входили заможні комерсанти Києва, що передбачав створення першої міської електричної мережі. Натомість підприємцям не надавалося монопольне право на освітлення міста (перелічувалися вулиці, на яких встановлювалося освітлення). Уже у грудні почала діяти перша центральна електростанція постійного струму, яка розміщувалася на Театральній площі (нині тут знаходиться Національна опера України ім. Тараса Шевченка). Вона забезпечувала освітлення міського театру, Хрещатика і приватних будинків. У 1891 р. товариство «Савицький і Страус» побудувало нову електричну станцію постійного струму на Хрещатику в районі Думської площі (нині майдан Незалежності), потужність якої становила 110,3 кВт.<sup>17</sup> Проте до вирішення проблеми електроосвітлення центральної частини міста на початку 1890-х рр. було ще далеко.

Відсутність єдиного плану спричиняла стихійне виникнення в Києві різних електричних установок. Майже одночасно з центральною було споруджено електростанцію купецьких зборів, яка подавала енергію для освітлення будівлі та прилеглої саду. Численні дрібні електроосвітлювальні установки малої потужності в різних районах міста будували окремі заможні кияни: домовласники, купці, цукрозаводчики, поміщики. Наприклад, на Хрещатику їх було встановлено в кондитерській «Жорж», у технічній конторі «Ольшевич і Керн», у будинку Штифлера, в Гранд-отелі на Хрещатицькій площі, у друкарні Яковлева на Софійській площі та ін. Тоді ж у Києві з'явилися численні російські та іноземні технічні контори, які здійснювали проектування й виконували роботи зі спорудження дрібних електростанцій<sup>18</sup>. І все ж, товариство «Савицький і Страус» не мало конкурентів, тому тарифи на освітлення тут були більшими, ніж у Санкт-Петербурзі та Москві. Утім дорожнеча не перешкождала зростанню кількості споживачів, оскільки багаті власники будинків охоче проводили електричне освітлення.

У липні 1889 р. Київська управа уклала концесійний договір на 45 років з Товариством київської міської залізниці, яке очолив А. Струве (до цього він збудував у 1870 р. залізничний міст через Дніпро, провів водогін та облаштував газове освітлення). Ще у вересні 1886 р. проект цього підприємця з будівництва міської залізниці на кінній і паровій тязі протяжністю 26,2 км, яка мала складатися з 13 ділянок (на найкрутіших із них планувалося використовувати механічну тягу), отримав попередню згоду міської думи. Зрештою, статут ТКМЗ було затверджено у грудні 1890 р., а його основний капітал становив 1 млн руб. і був розподілений на 4000 акцій між 12 власниками, найбільшими серед яких стали А. Струве і Лаз. Бродський<sup>19</sup>.

20 липня 1891 р. правління ТКМЗ сповістило Київську міську управу про початок своєї діяльності. Натомість дума ухвалила проект обов'язкових постанов для жителів міста про порядок користування міськими залізницями та про їх утримання<sup>20</sup>. Короткий досвід експлуатації транспорту показав, що конка не давала суттєвого прибутку на крутих київських вулицях. Коні швидко втомлювалися, їх доводилося часто міняти. Та й парова тяга не знімала проблему високої собівартості перевезень. А тому питання переведення міської залізниці на електрику набувало неабиякої актуальності (згідно з договором, підприємець залишив за собою право застосовувати електричний двигун на дослідній ділянці шляху).

А. Струве добре орієнтувався в останніх світових технічних новинках і, зокрема, був обізнаний щодо успішного використання електричного трамваю в Німеччині й Франції, де його впровадження пролобіювала німецька фірма «Сіменс». Підприємець запропонував, з огляду на круті київські узвози, збудувати трамвай з електродвигуном системи Спрач, який набув широкого поширення в Європі<sup>21</sup>. Водночас він запланував і впровадження централізованого електричного освітлення вулиць і будинків. Передбачалося встановлення стовпів між коліями; на ці самі стовпи планувалося чіпляти й електричні ліхтарі<sup>22</sup>.

Проте дозволу на застосування електричної енергії на транспорті та для освітлення згідно з запропонованим проектом А. Струве від думи відразу не отримав<sup>23</sup>. Підприємець апелював до того факту, що без використання електродвигунів неможливо організувати обумовлений у договорі рух крутим Олександрівським (нині Володимирським) узвозом, який з'єднував Поділ із верхньою частиною міста. Дума розділилася на два угруповання: лобістів на чолі з Лаз. Бродським і противників, котрі вклали кошти в конезаводи, що постачали тяглову силу для ТКМЗ<sup>24</sup>. До того ж і міністерство внутрішніх справ, на затвердження якого надійшли проекти, не погодилося пов'язати спорудження електричної станції із запуском електротрамваю. Якщо установки для електричного освітлення було на той час повністю розроблено (з 1885 р. діяли «Тимчасові правила» для електростанцій), то проект трамваю був новим не тільки для Росії, а і Європи, а тому його передали на розгляд спеціальної експертної комісії у Санкт-Петербурзі. Зрештою за сприяння електротехнічного відділу Російського технічного товариства проект А. Струве з пуску електричного трамваю було затверджено техніко-будівельним комітетом МВС у 1891 р.<sup>25</sup>. Саме завдяки підприємницькій ініціативі, інженерним знанням та далекоглядності голови правління ТКМЗ у Києві вже наступного року з'явився електричний трамвай.

Міська дума надала остаточний дозвіл на впровадження такого виду транспорту в Києві після того, як восени 1891 р. на Олександрівському узвозі (лінії з найбільшим підйомом), ТКМЗ успішно провело випробування вагона електричного трамвая. При цьому А. Струве на вимогу київського губернатора підготував нотаріально завірєну записку, в якій зобов'язувався припинити експлуатацію трамвайних електродвигунів у випадку, якщо електричний струм високої напруги спричинить шкідливий вплив на роботу телефону й телеграфу, і перейти до початкового проекту, що передбачав застосування кінної та парової тяги

до остаточного з'ясування рівня шкідливості електродвигунів на телефонні й телеграфні дроти<sup>26</sup>. У той час не лише серед широкого загалу, а й навіть в інженерно-технічному середовищі була поширена думка про негативний вплив електричної тяги на телефонно-телеграфну мережу, а також про її небезпеку для людей і тварин. Було створено навіть спеціальну комісію, яка констатувала, що використання електричної тяги — цілком можливе, але за умови застосування двигунів відомої німецької фірми «АЕГ», що було своєрідним лобюванням її інтересів<sup>27</sup>.

19–20 травня 1892 р. відбулося успішне випробування першої електричної лінії київського трамваю на Олександрівському узвозі протяжністю 1,5 км. Зокрема, в цій першій поїздки взяли участь київський губернатор Л. Томара, міський голова С. Сольський та А. Струве<sup>28</sup>. Нарешті 1 червня (13 за н. ст.) 1892 р. електричний трамвай запрацював для пасажирів. Одноколією курсували два трамвайних вагони, які живилися від електростанції постійного струму, від Олександрівської площі на Подолі до Царської площі біля початку Хрещатика<sup>29</sup>. Досвід експлуатації першого в Російській імперії електричного трамваю показав відчутну перевагу електротяги в технічному та економічному відношенні перед іншими видами. У цей час фахівці ТКМЗ активно вивчали стан справ у Німеччині. Зокрема 5 квітня 1893 р. було зроблено доповідь інженера А. Абрагамсона та інженер-технолога Л. Беркена про міське трамвайне господарство у Бремені, Берліні та Галле<sup>30</sup>.

Уже через півроку експлуатації електричного трамваю в Києві стало зрозуміло, що він забезпечує належний комерційний результат для акціонерів — прибуток компенсував не лише власні витрати, а й збитки від парового трамваю та кінної залізниці<sup>31</sup>. До кінця 1894 р. на електричну тягу було переобладнано всі 9 наявних маршрутів із кінною й паровою тягою протяжністю 36 км (на Хрещатику, Великій Васильківській, Львівській, Кирилівській та Кадетській вулицях). Лише того року електричний трамвай перевіз понад 10 млн пасажирів. Водночас тривало прокладання нових електрифікованих ліній. Наприкінці 1890-х рр. стали до ладу всі трамвайні лінії Києва згідно з контрактом 1889 р. У цілому напередодні Першої світової війни в місті функціонувала трамвайна мережа, яка складалася з 21 маршруту протяжністю 159 км та обслуговувалася трьома трамвайними парками<sup>32</sup>.

Підприємницька ініціатива проявилася не тільки у створенні та розширенні електричної мережі й запуску електротрамваю в Києві, а й у наданні послуг з електропостачання акціонерними товариствами, утім переважно іноземного походження. Серед населення та місцевих осередків промисловості відразу виник попит на новий вид товару — електроенергію, а це посилювало конкуренцію у середовищі підприємливих електропостачальників. Товариству «Савицький і Страус», навіть після введення у грудні 1898 р. в експлуатацію нової центральної електричної станції трифазного змінного струму і зниження тарифів, не вдалося врятуватися від поразки в оголошеному 1899 р. Київською думою конкурсі на забезпечення міста електрикою на найбільш вигідних умовах<sup>33</sup>.



17 грудня 1899 р. Київська міська управа уклала концесійний договір із Російським електричним товариством «Уніон» (Рига) на виробництво й постачання електроенергії терміном на 40 років (упродовж першого десятиліття товариству надавалося монопольне право на таку діяльність у Києві, а через 20 років місто могло викупити це підприємство), який остаточно набував чинності після ліквідації у жовтні 1902 р. товариства «Савицький і Страус» та переуступки ним своїх прав «Уніону». Організоване німецькими банками як самостійне підприємство воно проіснувало недовго, увійшовши в 1900 р. до складу німецької «Загальної компанії електрики». А тому російський тільки за назвою «Уніон» заснував 24 жовтня того року Київське електричне товариство, яке взялося за реалізацію зобов'язань згідно з підписаним раніше із Київською управою договором<sup>34</sup>. Головними його акціонерами стали товариство «Уніон» (12 310 акцій по 250 руб. кожна) та ще 13 осіб, переважно німці (найбільше акцій мали Літке і Лауе — по 1000, О. Арнд — 500). Серед них був і петербурзький банкір Д. Шерешевський (1000 акцій; він же став і головою правління Київського електричного товариства)<sup>35</sup>.

Розпочавши свою діяльність, останнє викупило в товариства «Савицький і Страус» три електростанції, завдяки яким воно забезпечувало постачання електроенергії для потреб промислових і приватних споживачів (згодом працювала тільки центральна на Андріївській вулиці, яку було реконструйовано). Загалом до Київського електричного товариства в обслуговування перейшло 800 абонентів. Завдяки зниженню тарифів на електроенергію в 1,5 рази та запровадженню системи безкоштовного підключення і встановлення лічильників уже до 1 січня 1904 р. кількість абонентів міського освітлення та електропостачання зросла до 2233. Із цього часу розпочалося безперервне та інтенсивне зростання споживання електроенергії в Києві. Зокрема, на 1913 р. кількість споживачів досягла 19 535, а річні витрати в кіловат-годинах становили 13 396 096 (в 1902 р. — 2 146 455 кВт)<sup>36</sup>.

Намагаючись збільшити прибутки, Київське електричне товариство особливу увагу приділяло промислового навантаженню. Було запровадило пільговий тариф на електроенергію для технічних потреб, двигуни підприємцям продавалися у кредит або видавалися напрокат із метою заміни дорогих і небезпечних парових та газових силових установок (кількість електромоторів, приєднаних до загальної електричної мережі, зросла за десятиріччя з 187 до 1299)<sup>37</sup>. У цей час значно збільшилася кількість двигунів для ліфтів багатопверхових будинків. Київське електричне товариство в 1905 р. продавало електроенергію 222 підприємствам, зокрема 40 механічним заводам і майстерням, 29 друкарням, 16 тютюновим і гільзовим фабрикам<sup>38</sup>.

На початку ХХ ст. отримав іноземних власників і електричний трамвай. Коли 1904 р. помер відомий київський цукрозаводчик Лазар Бродський — найбільший акціонер ТКМЗ (йому належало близько 70% акцій), виставлені спадкоємцями на продаж активи придбали бельгійські підприємці, які у січні 1905 р. у Брюсселі створили товариство «Київські трамваї» (з 4537 акцій ТКМЗ 4195 належали бельгійцям). Ціна цієї угоди так і залишилася комерційною

таємницею. За спогадами київського підприємця, «пароплавного короля» Да-вида Марголіна, який мав власну частку у ТКМЗ, «теперішні акціонери дуже дорого заплатили за акції». Родина Бродських залишила за собою невеликий пакет акцій, сконцентрований у руках Макса Бродського, котрий займався переважно пивною й машинобудівною справою<sup>39</sup>. Товариство «Київські трам-вай», отримавши право на діяльність у Росії на 30 років, перебувало у сфері впливу вже згаданого вище великого бельгійського трамвайного тресту «Взаємна компанія трамвайв», якому належали трамвайні господарства в Одесі й Саратові. У травні 1905 р. було обране нове правління «Київських трамвайв», яке очолив Д. Марголін, котрий мав найширші зв'язки серед місцевих ділових кіл<sup>40</sup>.

Перехід електричних підприємств Києва у власність іноземних компаній викликав посилення контролю за їх діяльністю з боку міського управління. На початку XX ст. в міській управі було засновано концесійний відділ, при якому функціонували в тому числі освітлювальна й залізничного міського транспорту комісії. Вони розглядали проекти нових споруд, дозвіл на введення в дію побудованих установок, видавали наряди на освітлення міста електрикою тощо. «Бельгійський період» в історії київського трамваю характеризувався зовнішнім розвитком підприємства, коли будувалися нові лінії й допоміжні шляхи до них, удосконалювався і збільшувався рухомий склад (1916 р. товариство володіло 201 електричним вагоном і 28 причіпними), безперервно зростав пасажиропотік (для прикладу, у 1915 р. було перевезено 95 318 543 пасажира, а наступного року — уже 108 633 538)<sup>41</sup>. Утім громадськість виявляла невдоволення політи-кою правління як ТКМЗ, так і Київського електричного товариства щодо безпеки роботи, отримання високих прибутків (за офіційним звітом правління ТКМЗ, у 1916 р. чистий дохід, який надійшов у розпорядження акціонерів, становив 1 105 797 руб.) без належної з часом модернізації їхніх електропідприємств<sup>42</sup>. До того ж Київська дума, зважаючи на високу прибутковість насамперед елек-тричного трамваю, уже з 1909 р. почала виступати, згідно з умовами договору, за достроковий викуп цього виду транспорту у власність міста за багатомільйонну суму, аж ніяк не бажаючи чекати 1935 р., коли після закінчення терміну дії концесії всі трамвайні підприємства мали перейти міському управлінню без-коштовно<sup>43</sup>.

Крім основного трамваю, у Києві діяло ще 3 окремих приватних електри-фікованих транспортних мережі, що з'єднували місто з його околицями та передмістями. Так, 1900 р. підприємець О. Кумбарі побудував лінію кінного трамваю вздовж Брест-Литовського шосе до дачного селища Святошин зав-довжки 9 км. Того ж року підприємство перейшло у власність німецького акціонерного товариства «Ломаер і К°», яке електрифікувало цю лінію навесні 1901 р. (з початком війни у 1914 р. підприємство як німецьке було секвестроване й передане земству). Натомість 1908 р. підприємець Д. Марголін збудував ок-рему лінію по Кадетському шосе завдовжки 1,6 км, яку в 1916 р. було подов-жено (незадовго до цього, у вересні 1915 р., підприємець передав міській управі майно «кадетського» трамваю). На Деміївці також завдяки цьому підприємцю та М. Бродському у червні 1910 р. було відкрито трамвайну лінію (як концесію на 50 років), котра з подовженням у 1913 р. становила 6 км<sup>44</sup>.

У вересні 1912 р. Київська дума ухвалила рішення про достроковий викуп трамваю у січні 1915 р., започаткувавши негласну війну між міською управою і ТКМЗ, яка переросла у судову тяганину, що негативно позначилося на стані самого підприємства. Однак викуп так і не було реалізовано навіть із падінням монархії в 1917 р. Власники ТКМЗ, налякані революційними подіями в Російській імперії, розуміли, що в умовах хаосу можуть втратити всі активи, а тому погоджувалися тільки на готівку (11 млн руб.). Проект остаточного договору так і залишився непідписаним, оскільки інвесторам довелося тікати з Києва в останній момент. Навесні 1918 р. трамвайне підприємство перейшло в міську власність<sup>45</sup>.

Із початком Першої світової війни Київське електричне товариство набуло статусу «ворожого» і рішенням військових властей у 1915 р. було секвестровано (майже всі акції (23 892 із 24 000) цього товариства належали громадянам Німеччини), а його обладнання на прохання думи передано у власність міста<sup>46</sup>.

Узагалі про місце приватного підприємництва у володінні електричними станціями порівняно з земськими й міськими управліннями в Київській губернії на початку Першої світової війни вказують відомості, зібрані у зв'язку зі спробою уряду Росії розробити законопроект про централізований державний нагляд за електростанціями. Зокрема, потужність електричних станцій Києва дорівнювала майже 20,5 тис. кВт. З усієї встановленої потужності в Київській губернії — 28,3 кВт — лише близько 400 кВт виробляли станції, які підпорядковувались міським і земським управлінням (найбільша з них — на 214 кВт — функціонувала у Черкасах). Рештою потужностей володіли приватні підприємці, насамперед іноземні<sup>47</sup>.

У Житомирі до останніх років XIX ст., як і в більшості губернських міст імперії, не було створено жодного такого важливого об'єкту міської інфраструктури, як електричне освітлення вулиць, централізоване водопостачання, не говорячи вже про трамвай. З цього приводу місцевий діяч Т.І. Вержбицький писав: «Освітлення вулиць незадовільне: на весь Житомир на 1887 р. є лише 510 вуличних ліхтарів»<sup>48</sup>. У порівнянні з 1861 р. їх кількість зросла більше, ніж у два рази, однак цього було явно недостатньо для освітлення губернського міста. Згідно зі спеціальним розкладом з урахуванням заходу і сходу сонця, а також фаз місяця вуличні ліхтарі використовували тут упродовж року 244 ночі (найбільш темні), тобто 9 місяців. Та все ж із 1880-х рр. у протоколах засідань міської думи, у публікаціях газет «Волынь», «Жизнь Волыни» та «Волынские губернские ведомости» простежуються неодноразові пропозиції міській управі, а також окремих місцевих та іноземних підприємців, спрямовані на реалізацію найважливіших інфраструктурних проектів<sup>49</sup>. На початку 1890-х рр. при Житомирській міській думі було створено об'єднану комісію зі спорудження в місті водопроводу, електричного освітлення та кінної залізниці<sup>50</sup>. 1894 р. дума уклала угоду з інженером І. Лихачовим на облаштування й експлуатацію концесійним способом кінної залізниці. Однак у 1897 р. її скасували на користь нового проекту, запропонованого інженером Л. Поляковим про запуск у місті одночасно з електроосвітленням електричного трамваю<sup>51</sup>.

Втім ще раніше, 16 жовтня 1896 р., завдяки пропозиції київської фірми «Ольшевич & Керн» громадська будівля Житомира — міський театр, що був головним культурним центром у місті, — отримала електричне освітлення від тимчасової пересувної електростанції, засяявши у світлі 300 ліхтарів. Серед вищого чиновництва, заможних городян та інтелігенції Житомира було багато шанувальників театру, одного з кращих на той час в Україні, а тому проект освітлення його електрикою ухвалювався думою без зволікань. І хоча всю технічну частину фірма виконала вчасно, у вересні 1896 р., лише після отримання дозволу від міністерства внутрішніх справ, який надійшов у середині жовтня, було проведено пробне ввімкнення електричного освітлення театру<sup>52</sup>.

Зрештою, вуличне освітлення і трамвай у Житомирі з'явилися на межі століть майже одночасно. Коли в березні 1898 р. міська дума розглянула детальний проект інженера-підприємця Л. Полякова, представника Товариства міських і під'їзних шляхів у Росії, котрий передбачав запровадження трамвайного сполучення, спорудження електричної станції, яка постачала б електроенергію не тільки для руху трамваю, а й для освітлення Житомира, на останнього було покладено «монтажні роботи та пуск в експлуатацію» переліченого «за свій рахунок і на власний ризик» (до того ж підприємець виплачував міській управі заставу — 5000 руб.). Відповідно він і контролював усі прибутки від роботи підприємства. Договір, узгоджений між Житомирською міською управою та підприємцем, мав усі атрибути солідної ділової угоди — він був надрукований, скріплений печатками і включав 27 параграфів<sup>53</sup>. Згідно з документом, будівництво й експлуатація у Житомирі центральної електростанції, електричної мережі, освітлення вулиць і площ були здані в концесію Товариству міських і під'їзних шляхів у Росії на 25 років. Після того вся система мала бути передана місту безкоштовно в належному стані, утім воно залишало за собою право викупити все це господарство й через 15 років<sup>54</sup>.

Товариство було зацікавлене в обмеженні наглядових функцій міста при здійсненні робіт, тоді як міське самоврядування наполягало на постійному контролі будівельних і монтажних робіт. Параграф 8 угоди зрештою було сформульовано в такій редакції: «Для контролю освітлення підприємець зобов'язується використовувати вимірювальні прилади: вольтметр, амперметр та фотометр. Натомість управа або інший орган думи має право в будь-який час горіння ламп контролювати силу струму та рівень напруги»<sup>55</sup>. Цією угодою також передбачалися штрафні санкції проти концесіонера за невідповідність нормативам при освітленні. Так, наприклад, товариство мало сплачувати місту штраф за включення всього освітлення на 20 хвилин пізніше обумовленого з міською управою часу; за ліхтар, що не горів цілий вечір — 3 руб.; блимання ліхтаря, побите скло та ін. — 1 руб.<sup>56</sup>.

Після створення Житомирського відділення Товариства міських і під'їзних шляхів у Росії для безпосереднього керівництва будівництвом відповідних об'єктів у місті, котре очолив як довірена особа Л. Полякова підприємець, почесний громадянин І. Кулішер, робота розгорнулася досить інтенсивно, адже підприємці, що вкладали солідні гроші в будівництво і вносили застави, нама-

гались якомога швидше одержати з нього прибутки. Трохи більше року вистачило підрядникові, щоб побудувати всі приміщення центральної електростанції, встановити обладнання і майже завершити прокладання колій (термін надання концесії на облаштування й експлуатацію «міської залізниці» у Житомирі за договором між міською думою і Л. Поляковим визначався в 49 років)<sup>57</sup>. Дальше розширення трамвайної мережі здійснювалося в тісній кооперації з фірмою «Сіменс & Гальске»<sup>58</sup>.

15 липня 1899 р. газета «Волян» повідомляла: «Роботи з облаштування трамваю, не дивлячись на те, що здійснюються взагалі з найвищою напругою, не можуть бути завершені в термін і відкриття трамваю передбачається лише наприкінці липня [...] Усю центральну електростанцію змонтовано, вона готова до роботи. Рейки прокладено, тролєї підвішено. Єдина серйозна перепона — телефонні дроти, які треба перевісити на більш високі стовпи»<sup>59</sup>.

Утім майже через місяць, 22 серпня 1899 р., у свій перший рейс вулицями Житомира вирушив трамвай<sup>60</sup>. У підросійській Україні це було п'яте місто, де з'явився подібний вид транспорту. З архівних джерел, зокрема листування волинського губернатора з київським, подільським та волинським генерал-губернатором, можна зробити висновок, що всі рішення Житомирської міської думи потребували затвердження на рівні генерал-губернатора, а в багатьох випадках — і вповноваженого відповідного міністерства. Так, дозвіл генерал-губернатора та МВС знадобився не лише для будівництва трамвайної лінії і встановлення вуличного освітлення — 24 серпня 1899 р. довелося ще й звертатися з клопотанням про затвердження міністерством відповідного транспортного засобу. Цього дня волинський губернатор із Житомира повідомив генерал-губернаторові в Києві про те, що трамвай передано у громадське використання, а всі будівельні роботи завершено у відповідності з рішеннями міністерства внутрішніх справ від 16 червня 1896 р. та 13 серпня 1899 р.<sup>61</sup>.

Церемонія відкриття житомирського трамваю була з великим пафосом розрекламована в місцевий пресі. Серед поважного товариства, що вирушило трамвайними рейками в подорож, були перші особи обох договірних сторін — міської влади та Товариства міських і під'їзних шляхів у Росії. Також перелічувалися всі імениті гості губернського й міського масштабу, з інших міст та навіть зі столиці, які брали участь у святкуванні важливої події у житті Житомира. Після врочистого освячення споруд електростанції і трамваю губернатор П.П. Каталей особисто ввімкнув струм для живлення трамвайної лінії. Зупинку на вул. Малій Бердичівській було прикрашено прапором Російської імперії та гербами Волинської губернії й Житомира. «Батьки міста» влаштували, як і годиться, званий обід для всіх іменитих гостей. Згодом на трамваї поїхали перші звичайні пасажери (поїздка коштувала від 3 до 8 коп.). Так спільними зусиллями державна та міська влада влаштували публічну демонстрацію досягнень урбанізації, що вказувало на розуміння ними величезного значення технічних нововведень. Натомість у промовах особливий наголос було зроблено на діяльності підприємця «заради блага міста»<sup>62</sup>. І хоча міська влада була позбавлена права розпоряджатися прибутками від новоствореного об'єкта комунального госпо-

дарства, поява трамваю позитивно позначилася на подальшому розвитку транспортної галузі Житомира.

Зрештою у жовтні 1899 р. газета «Волинь» змогла повідомити своїм читачам і про впровадження електричного освітлення у Житомирі: «Рівно о 7-й годині вечора всі вулиці, на яких було встановлено ліхтарі, запалали в променях електричного світла. [...] Загалом кожному зрозуміло, що електричне освітлення міста — це великий крок уперед порівняно з нашими жалюгідними допотопними газовими світильниками»<sup>63</sup>. Уже на 1910 р. вулиці Житомира освітлювали лише електричні ліхтарі, яких нараховувалося 160<sup>64</sup>.

На початку XX ст. у зв'язку з деяким поліпшенням фінансового становища міських управлінь, дедалі більше активізувалися дії насамперед з облаштування електричного освітлення вулиць у нічний час. Зокрема, у Волинській губернії воно з'явилося і в таких повітових містах, як Луцьк (1909 р.), Дубно (1914 р.), Рівне (1912 р.). В останньому для впровадження електричного освітлення міська дума в 1911 р. створила спеціальну комісію. Проектний кошторис доручено було скласти товариству «Загальна компанія електрики». Міська влада планувала надати майбутній електростанції, як муніципальному підприємству, статус комерційного характеру. Адже струм мав вироблятися не лише для освітлення вулиць і приміщення міської думи, а й подаватися у приватні будівлі, на підприємства, установи, а також у казарми гарнізону. У червні 1912 р. було влаштовано конкурс, в якому взяли участь 9 фірм, контори п'яти з них знаходилися в Києві. Для покриття всіх витрат зі спорудження електростанції міська дума планувала випустити спеціальну облігаційну позику на суму 100 тис. руб. Але у справу втрутився власник Рівного кн. С. Любомирський, який вирішив збудувати в місті власну електростанцію. Він уважав, що ініціатива міської думи обмежувала його права одноосібно отримувати доходи з вулиць і площ, які хоч і були предметом спільного користування всіх мешканців міста, однак земля під ними перебувала в його власності. Будівельний відділ губернського правління задовольнив прохання С. Любомирського, незважаючи на те, що спеціальним циркуляром міністерства внутрішніх справ від 22 жовтня 1890 р. міським управлінням надавалися переваги в організації комунальних підприємств<sup>65</sup>.

Таким чином, першою в Рівному 1912 р. стала до ладу саме приватна електростанція С. Любомирського. Що було зовсім не дивно, адже він як людина підприємлива й енергійна виявився єдиним поміж господарів п'яти приватновласницьких міських поселень Волині, хто постійно ініціював у своєму місті нові комунальні проекти. Власник Рівного мав й інші далекосяжні проекти: планував влаштувати на концесійних засадах у місті водопровід, а також електричний трамвай<sup>66</sup>. І хоча не всі його задуми було реалізовано, він постійно створював атмосферу ділової конкуренції і спонукав міську владу робити власні кроки з тим, щоб не втратити ініціативу.

Завдяки приватній ініціативі вперше засяяли електричні вогні й у Чернігові, коли в 1893 р. механік М. Зюков узяв в оренду стару водогінну споруду з паровою машиною, яка була розташована поблизу Семінарського мосту через

річку Стрижень. Тут він наступного року обладнав невеличку електростанцію. 28 вересня 1894 р. було здійснено електрифікацію будівлі міської думи та встановлено 28 ліхтарів на великому мосту через р. Десну, а 30 березня 1895 р. засяяла й Соборна площа. Усього на січень 1897 р. у Чернігові мали освітлення 58 приміщень та 17 вулиць (1900 р. місто викупило електростанцію у підприємця та модернізувало її). У 1913 р. вулиці Чернігова освітлювали 114 електричних і 417 газових ліхтарів<sup>67</sup>.

Попри упереджене ставлення до підприємців, особливо іноземних, їх участь у багатьох проектах із модернізації українських міст виявилася вирішальною. Так, запровадження газового освітлення у Харкові було віддано саме іноземцям. 1871 р. на кількох центральних вулицях міста запалали перші газові ліхтарі, встановлені фірмою «Діксон і К<sup>о</sup>». Міська влада Харкова погодилася віддати на 50 років права на освітлення свого міста і забезпечила собі можливість їх викупу лише через 35 років (насправді договір зберігав свою чинність аж до падіння самодержавства). До 1912 р., тобто через 44 роки після укладення договору (вересень 1868 р.), підприємство встановило 1066 газових ламп. На цей час також експлуатувалися 1641 керосиновий та 577 електричних ліхтарів<sup>68</sup>, що було явно недостатньо для такого великого торгово-промислового центру, як Харків. Склалося так, що досвід співпраці харківського міського самоврядування з приватним капіталом у справі розвитку міської інфраструктури в останній чверті XIX ст. мав чималий негативний досвід (вуличне газове освітлення, кінний трамвай, водопровід)<sup>69</sup>, а тому електричне освітлення і електротрамвай керівництво харківської громади вирішило впроваджувати громадським способом, тобто розвивати власну господарську муніципальну діяльність, коли місто ставало власником таких підприємств.

Одним із перших подібних муніципальних підприємств у містах усієї Російської імперії стало спорудження в Харкові електростанції (кінець 1896 р.) завдяки ініціативі харківського міського голови І. Голенищева-Кутузова (1893–1900 рр.), котрий керувався принципом — власник завжди буде більше і краще піклуватися про своє майно, ніж орендар (був соратником відомого гірничопромисловця О. Алчевського, засновником банківських установ, ініціатором першого випуску міської позики), та за активної участі професора фізики О. Погорілка — гласного думи, голови Комісії з облаштування електричного освітлення. Електростанція не була технічно досконалою, втім досить швидко (1901 р.) стала прибутковою<sup>70</sup>.

Перебуваючи на посаді вже харківського міського голови (у 1900–1912 рр.) О. Погорілко утвердився у власних поглядах щодо розвитку міського господарства муніципальними силами як альтернатива приватнопідприємницьким, тобто концесійним формам господарювання, хоча на самому початку «електричної справи» він як фахівець висловлював певний скептицизм із приводу доходності електростанцій, що знаходяться у власності міст<sup>71</sup>. Відстоюючи принципи самоврядування та обмеження адміністративного втручання, О. Погоріло оцінив переваги довгострокової муніципальної позики в поєднанні зі створенням і розвитком муніципальних підприємств, які одночасно задовольняли

нагальні потреби населення та давали в міську казну значні доходи (міський голова чітко слідував власному принципу — не спрямовувати надходження від кредитів у безприбуткові проекти). О. Погоріло одним із перших у Російській імперії розглядав міське самоврядування, розвиток міста як складну систему, що складалася з взаємозалежних чинників. На початку XX ст. серед українських міст саме у Харкові було розроблено й успішно втілювалася у життя комплексна програма благоустрою та розвитку муніципальними силами за західноєвропейським зразком, який передбачав самостійне ведення містом своєї економіки, збереження в руках громадського управління всіх основних галузей міського господарства<sup>72</sup>.

Важливе місце у цій програмі посідало впровадження електричного трамваю. Невдалий досвід експлуатації конки у Харкові (запрацювала ще у вересні 1882 р.), що належала спочатку французькому підприємцеві К. Бонне, а потім Бельгійському акціонерному товариству, зіграв не останню роль у тому, що місто вирішило завдяки позикам побудувати трамвай муніципальним способом<sup>73</sup>. Маючи власне джерело електроенергії, харківське самоврядування на чолі з О. Погорілком взяло за приклад Москву, де було організовано «муніципальне» трамвайне сполучення. 1904 р., після затвердження у МВС проекту лінії електричного трамваю, розпочалося його будівництво господарським способом<sup>74</sup>.

Першу одноколіїну лінію міського електричного трамваю у Харкові з вісьмома роз'їздами протяжністю 3,8 км було введено в експлуатацію 3 липня 1906 р., по якій курсувало дванадцять моторних вагонів<sup>75</sup>. У 1909–1912 рр. стали до ладу наступні п'ять ліній електричного трамвайного сполучення (на той час загальна довжина трамвайної колії у Харкові склала близько 20 км)<sup>76</sup>.

Трамвай від самого початку належав міській владі та експлуатувався нею, що викликало серйозну конфронтацію як із Бельгійським товариством у боротьбі не тільки за пасажирів, а й за вигідну для себе трамвайну концесію (претендувало на трамвайну монополію у Харкові), так і з консервативно-монархічною меншістю міського самоврядування, котра критикувала О. Погорілка за намагання перекласти на місто «непосильне завдання» — створення міської трамвайної мережі господарським способом. Зрештою, не дивлячись на тиск бельгійського трамвайного лобі як у Харкові, так і в петербурзьких владних коридорах, завдяки вмілій, послідовній та неспішній тактиці О. Погорілка, переговори з бельгійськими акціонерами продовжувалися доти, доки не стало зрозумілим, що місто успішно самостійно вирішує питання трамвайного сполучення. Непривабливий стан харківської приватної конки в центрі різко контрастував з електричним муніципальним трамваєм, лінії якого пролягли на околицях. Відтепер у переговорах із Бельгійським товариством ішлося про викуп кінної залізниці із метою облаштування трамвайного сполучення також і у центрі Харкова (кінний трамвай припинив своє існування лише в березні 1919 р.)<sup>77</sup>.

1906 р. муніципальним способом з'явився міський електротрамвай також у Катеринославі, який склав потужну конкуренцію трамвайному господарству акціонерного товариства «Бельгійський трамвай», що розширювалося з 1897 р.



Уже 1910 р. прибутки міського трамваю перевищували доходи трамваю Бельгійського товариства<sup>78</sup>.

Таким чином, найважливіші зміни у процесі модернізації міського соціального простору в Україні з кінця XIX ст. були пов'язані із запровадженням електричної енергії, завдяки чому міста, насамперед великі, стали першими осередками проживання, в яких до повсякденного життя ввійшли електричне освітлення, а згодом і електротрамвай. Передусім велика заслуга у цьому належала підприємцям (серед них важливу роль відігравали іноземці), котрих органи міського самоврядування залучали до реалізації проектів освітлення вулиць і будинків, забезпечення електрикою підприємств, запровадження електричного транспорту. У цілому розбудова такої інфраструктури в українських містах на початку XX ст. відбувалася спільними зусиллями місцевих та іноземних підприємців, які діяли на концесійних або орендних засадах, у координації з міським самоврядуванням, що яскраво засвідчив приклад впровадження електропостачання та електротранспорту в Києві.

Утім досить часто підприємницька діяльність у розбудові міської інфраструктури розгорталась на тлі процесів комунікації, не позбавлених суперечностей і конфліктів із місцевим самоврядуванням. В останнє десятиріччя перед Першою світовою війною як альтернатива підприємницькій ініціативі в розбудові міського простору набував популярності привнесений із Заходу завдяки чималій ефективності муніципальний спосіб заснування об'єктів інфраструктури, і зокрема таких, як електропостачання та електричний трамвай, що найуспішніше реалізовувалось харківським міським самоврядуванням.

### СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ ТА ЛІТЕРАТУРИ

- 
- <sup>1</sup> *Каменєва В.О.* З історії електроенергетики Києва (1890–1917 рр.) // Нариси з історії техніки: Зб. наук. праць. — К., 1960. — Вип. 6. — С. 59–83; *Енергія, що об'єднує серця: історія розвитку Київської енергосистеми* / Уклад. П.Я. Коновал; голов. ред. І.В. Плачков. — К., 2005. — 352 с.; *Сенченко Я.Й.* З історії електроенергетики Харкова // Нариси з історії техніки і природознавства: Зб. наук. праць. — К., 1963. — Вип. 4. — С. 84–92; *Галаневич П.Є.* Сто років житомирським електричним станціям і мережам: Історична хроніка, роки і події. — Житомир, 1996. — 112 с.; *Науменко І.М.* З вершин століття: Короткий нарис історії будівництва і розвитку електричного транспорту міста Дніпропетровська. — Дніпропетровськ, 1997. — 118 с.; *Вітченко В. Іващенко В.* У русі, долаючи час (до 100-річчя Харківського трамваю). — Харків, 2006. — 180 с.; *Тархов С.* Первый в Крыму: история трамвая и троллейбуса в Севастополе. — Севастополь, 1998. — 300 с.; *Полунин Д., Сарсакова В., Титова М.* Вековой маршрут одесского трамвая. — Одесса, 2003. — 240 с.; *Мокрицький Г.* Трамвай Житомира: Екскурс у 100-річну історію. — Житомир, 1999. — 64 с.; *Прищепя О.П.* Нові тенденції в розвитку міського господарства Волині (друга половина XIX — початок XX ст.) // Науковий вісник Чернівецького університету: Зб. наук. статей. Історія. Політичні науки. Міжнародні відносини. — Чернівці, 2006. — Вип. 323–324. — С. 168–173; *Острянка А., Аскерова Л.* Чернівці у XIX —

на початку XX ст.: формування міського середовища // Краєзнавство. — 2012. — № 3. — С. 5–19 та ін.

<sup>2</sup> Полное собрание законов Российской империи. — Собр. 2-е. — СПб., 1874. — Т. XLV. — Отд. 1-е. — 1870. — № 48 498.

<sup>3</sup> *Лінднер Р.* Підприємці і місто в Україні, 1860–1914 рр. (Індустріалізація і соціальна комунікація на Півдні Російської імперії). — Київ–Донецьк, 2008. — С. 319.

<sup>4</sup> *Каменєва В.О.* З історії електроенергетики Києва (1890–1917 рр.). — С. 80.

<sup>5</sup> *Вологодцев И.К.* Особенности развития городов Украины. — Харьков, 1930. — Вып. 2. — С. 133.

<sup>6</sup> *Тархов С., Козлов К., Оландер А.* Електротранспорт України: Енциклопедичний довідник. — К., 2010. — С. 10–11.

<sup>7</sup> *Велихов Л.* Поход бельгийцев на Россию в электрическом деле // Горное дело. — 1915. — № 15–16. — С. 1168.

<sup>8</sup> Договор на устройство и эксплуатацию городской железной дороги (трамвая) и электрического освещения в г. Кременчуге. — СПб., 1898. — 86 с.; Договор на устройство и эксплуатацию электрического трамвая в Севастополе. — СПб., 1897. — 31 с.; Договор на постройку в городе Елисаветграде электрической дороги. — К., 1898. — 26 с.; *Тархов С.* Первый в Крыму: история трамвая и троллейбуса в Севастополе. — С. 42–45; *Полунин Д.Б., Сарсакова В.М., Титова М.В.* Вековой маршрут одесского трамвая. — С. 74, 80, 86; *Тархов С., Козлов К., Оландер А.* Електротранспорт України: Енциклопедичний довідник. — С. 9.

<sup>9</sup> Державний архів міста Києва (Держархів м. Києва), ф. 209, оп. 2, спр. 1, арк. 4, 18.

<sup>10</sup> *Тархов С., Козлов К., Оландер А.* Електротранспорт України: Енциклопедичний довідник. — С. 9.

<sup>11</sup> *Каменєва В.О.* З історії електроенергетики Києва (1890–1917 рр.). — С. 80.

<sup>12</sup> Устройство газового освещения в Киеве // Киевлянин. — 1870. — 5 марта. — С. 2; *Ковалинский В.* Киевские хроники. — Кн. II. Юбилей 2012. — К., 2012. — С. 149.

<sup>13</sup> Обзор деятельности Киевской городской думы за четырёхлетие: 1906–1910 гг. Изд. группы гласных думы. — К., 1910. — С. 8–9, 18.

<sup>14</sup> *Бородин А.П.* Обзор успехов техники за 25 лет. — К., 1896. — С. 14.

<sup>15</sup> *Циганенко В.О.* Розвиток енергетики України (до 40-х років XX ст.) // Дослідження з історії техніки: Зб. наук. праць. — К., 2005. — Вип. 6. — С. 22.

<sup>16</sup> *Салій І.М.* Обличчя столиці в долі її керівників. — К., 2008. — С. 39.

<sup>17</sup> *Каменєва В.О.* З історії електроенергетики Києва (1890–1917 рр.). — С. 62–63.

<sup>18</sup> Там само. — С. 68.

<sup>19</sup> *Ковалинский В.* Киевские хроники. — Кн. II. Юбилей 2012. — С. 166, 148–149.

<sup>20</sup> Протокол № 22 заседания Киевской городской думы 25 июля 1891 г. // Известия Киевской городской думы. — 1891. — Июль. — С. 372–373; Киевский трамвай за сорок лет: 1892–1932. — К., 1933. — С. 18.

<sup>21</sup> Держархів м. Києва, ф. 149, оп. 1, спр. 1, арк. 11–19.

<sup>22</sup> Протокол № 19 экстренного заседания Киевской городской думы 1 мая 1890 г. // Известия Киевской городской думы. — 1890. — Май. — С. 205–206.

<sup>23</sup> Там же. — С. 211.

<sup>24</sup> *Корнійчук Д.* Электричний трамвай у Києві з'явився раніше, ніж у Санкт-Петербурзі та Москві [Електронний ресурс]. — Режим доступу: [http://www.oldkyiv.org.ua/data/el\\_tramvai.php?lang=ua](http://www.oldkyiv.org.ua/data/el_tramvai.php?lang=ua)

<sup>25</sup> Держархів м. Києва, ф. 149, оп. 1, спр. 1, арк. 10.

<sup>26</sup> Протокол № 18 заседания Киевской городской думы 13 июня 1891 г. // Известия Киевской городской думы. — 1891. — Июнь. — С. 323.

- <sup>27</sup> Енергія, що об'єднує серця: історія розвитку Київської енергосистеми. — С. 24.
- <sup>28</sup> Электрическая железная дорога в Киеве // Киевлянин. — 1892. — 23 мая. — С. 3.
- <sup>29</sup> *Ковалинский В.* Киевские хроники. — Кн. П. Юбилей 2012. — С. 166.
- <sup>30</sup> Держархів м. Києва, ф. 209, оп. 1, спр. 40, арк. 1–7.
- <sup>31</sup> Киевский трамвай за сорок лет: 1892–1932. — К., 1933. — С. 21.
- <sup>32</sup> Держархів м. Києва, ф. 209, оп. 1, спр. 18, арк. 25–26.
- <sup>33</sup> Журнал очередного собрания Киевской городской думы за 17 марта 1899 г. // Известия Киевской городской думы. — 1899. — Март. — С. 38–39.
- <sup>34</sup> Держархів м. Києва, ф. 149, оп. 1, спр. 2, арк. 4, 4 зв., 5; Киевское электрическое общество. Исторический очерк // Известия Киевской городской думы. — 1915. — Февраль. — С. 147.
- <sup>35</sup> Держархів м. Києва, ф. 149, оп. 1, спр. 4, арк. 2, 7.
- <sup>36</sup> Киевское электрическое общество. Исторический очерк. — С. 148–150.
- <sup>37</sup> Там само. — С. 149.
- <sup>38</sup> *Каменева В.А., Панов А.М.* Киевская энергетическая система. — К., 1982. — С. 31.
- <sup>39</sup> *Корнійчук Д.* Електричний трамвай у Києві з'явився раніше, ніж у Санкт-Петербурзі та Москві [Електронний ресурс]. — Режим доступу: [http://www.oldkyiv.org.ua/data/el\\_tramvai.php?lang=ua](http://www.oldkyiv.org.ua/data/el_tramvai.php?lang=ua)
- <sup>40</sup> Киевский трамвай за сорок лет: 1892–1932. — С. 26–27.
- <sup>41</sup> Держархів м. Києва, ф. 209, оп. 1, спр. 18, арк. 2, 7–11, 13, 25–26; Державний архів Київської області (Держархів Київської області), ф. 9, оп. 25, спр. 14, арк. 66–68, 103–105.
- <sup>42</sup> *Тархов С., Козлов К., Оландер А.* Електротранспорт України: Енциклопедичний довідник. — С. 284; Киевский трамвай за сорок лет: 1892–1932. — С. 27.
- <sup>43</sup> Обзор деятельности Киевской городской думы за четырёхлетие: 1906–1910 гг. — С. 26.
- <sup>44</sup> *Тархов С., Козлов К., Оландер А.* Електротранспорт України: Енциклопедичний довідник. — С. 286–288.
- <sup>45</sup> *Корнійчук Д.* Електричний трамвай у Києві з'явився раніше, ніж у Санкт-Петербурзі та Москві [Електронний ресурс]. — Режим доступу: [http://www.oldkyiv.org.ua/data/el\\_tramvai.php?lang=ua](http://www.oldkyiv.org.ua/data/el_tramvai.php?lang=ua)
- <sup>46</sup> *Каменева В.О.* З історії електроенергетики Києва (1890–1917 рр.). — С. 79, 82.
- <sup>47</sup> Держархів Київської області, ф. 1, оп. 1, спр. 349.
- <sup>48</sup> *Вержбицкий Т.И.* Краткое описание города Житомира. — Житомир, 1887. — С. 24.
- <sup>49</sup> *Лінднер Р.* Підприємці і місто в Україні, 1860–1914 рр. (Індустріалізація і соціальна комунікація на Півдні Російської імперії). — С. 316.
- <sup>50</sup> *Мокрицький Г.* Залізнична станція Житомир: 100 років. Іст.-краєзн. нарис. — Житомир, 1996. — С. 5.
- <sup>51</sup> Центральний державний історичний архів України, м. Київ (ЦДАК України), ф. 442, оп. 649, спр. 74, арк. 8; Оп. 657, спр. 55, арк. 3 зв.
- <sup>52</sup> *Галаневич П.Є.* Сто років житомирським електричним станціям і мережам: Історична хроніка, роки і події. — Житомир, 1996. — С. 7.
- <sup>53</sup> Державний архів Житомирської області (Держархів Житомирської обл.), ф. 62, оп. 1, спр. 1229, арк. 39–44.
- <sup>54</sup> Там само, арк. 39–39 зв.
- <sup>55</sup> Там само, арк. 40.
- <sup>56</sup> Там само, арк. 41.

- <sup>57</sup> Там само, арк. 45–49.
- <sup>58</sup> ЦДІАК України, ф 442, оп. 657, спр. 55, арк. 3.
- <sup>59</sup> К открытию Житомирского трамвая // Вольнь. — 1899. — 15 июля. — С. 2.
- <sup>60</sup> ЦДІАК України, ф. 442, оп. 649, спр. 74, арк. 55.
- <sup>61</sup> Там само, арк. 53.
- <sup>62</sup> Открытие движения Житомирского трамвая // Вольнь. — 1899. — 24 августа. — С. 2.
- <sup>63</sup> Цит. за: *Галаневич П.Є.* Сто років житомирським електричним станціям і мережам: Історична хроніка, роки і події. — С. 14.
- <sup>64</sup> Там само. — С. 100.
- <sup>65</sup> *Прищепя О.* Вулицями Рівного: погляд у минуле. — Рівне, 2006. — С. 50–54; *Прищепя О.П.* Нові тенденції в розвитку міського господарства Волині (друга половина XIX — початок XX ст.) // Науковий вісник Чернівецького університету: 36. наук. статей. Історія. Політичні науки. Міжнародні відносини. — Чернівці, 2006. — Вип. 323–324. — С. 170.
- <sup>66</sup> Там само. — С. 171.
- <sup>67</sup> *Остряко А., Аскерова Л.* Чернігів у XIX — на початку XX ст.: формування міського середовища // Красзнавство. — 2012. — № 3. — С. 8–9.
- <sup>68</sup> Харьков. Справочник по городскому общественному управлению. Изд. стат. отдела Харьковского городского управления. — Харьков, 1913. — С. 49–50.
- <sup>69</sup> *Багалеї Д.И., Миллер Д.П.* История города Харькова за 250 лет его существования (с 1655-го по 1905 год): в 2-х т. — Харьков, 1993. — Т. 2. — С. 394, 396, 398.
- <sup>70</sup> *Головка А.Н., Ярмыш А.Н.* Сделал, что мог. Харьковский голова Александр Константинович Погорелко. — Харьков, 1998. — С. 14, 16–17; *Сенченко Я.Й.* З історії електроенергетики Харкова // Нариси з історії техніки і природознавства. — 1963. — Вип. 4. — С. 86–88.
- <sup>71</sup> *Погорелко А.К.* Городское электрическое освещение: доклад, читанный в заседании Южно-Русского общества технологов 1 марта 1897. — Харьков, 1897. — 19 с.
- <sup>72</sup> *Головка А.Н., Ярмыш А.Н.* Сделал, что мог. Харьковский голова Александр Константинович Погорелко. — С. 23–25, 60.
- <sup>73</sup> *Ивченко А.Ф.* История Харьковского конного трамвая (с 1882 по 1919 г.). Исторический очерк. — Харьков, 2007. — С. 12, 17.
- <sup>74</sup> Современное хозяйство города Харькова (1910–1913). — Вып. 1. — Харьков, 1914. — С. 267.
- <sup>75</sup> Открытие трамвая // Харьковские губернские ведомости. — 1906. — 4 июля. — С. 3.
- <sup>76</sup> Современное хозяйство города Харькова (1910–1913). — С. 279.
- <sup>77</sup> *Ивченко А.Ф.* История Харьковского конного трамвая (с 1882 по 1919 г.). — С. 20; *Головка А.Н., Ярмыш А.Н.* Сделал, что мог. Харьковский голова Александр Константинович Погорелко. — С. 63–65.
- <sup>78</sup> *Науменко І.М.* З вершин століття: Короткий нарис історії будівництва і розвитку електричного транспорту міста Дніпропетровська. — С. 76–77.

Стаття надійшла до редколегії 26.11.2014 р.

**ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ ПРЕДПРИНИМАТЕЛЕЙ И ОРГАНОВ  
САМОУПРАВЛЕНИЯ В ПРОЦЕССЕ МОДЕРНИЗАЦИИ ГОРОДСКОЙ  
ИНФРАСТРУКТУРЫ УКРАИНЫ в конце XIX — начале XX вв.  
(НА ПРИМЕРЕ ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ И ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТА)**

*На примере развития электроснабжения и электротранспорта в крупных городах Украины в конце XIX — начале XX вв. рассматривается тесное взаимодействие (в том числе и неудачное, как в случае с Харьковом) предпринимателей и органов самоуправления в процессе модернизации городской инфраструктуры. Особое внимание уделяется наибольшей и самой успешной по результатам участия предпринимателей в развитии городской энергетической системы — киевской.*

**Ключевые слова:** предприниматели, городская дума, самоуправление, социальная модернизация, электричество, трамвай.

**COOPERATION BETWEEN ENTREPRENEURS AND SELF-GOVERNMENT  
ORGANS DURING THE PROCESS OF TOWNS' INFRASTRUCTURE  
MODERNIZATION IN UKRAINE in the end of 19th — early 20th centuries  
(BY THE EXAMPLE OF ENERGY SUPPLY AND ELECTRIC TRANSPORT)**

*The article lightens up by the example of close cooperation (including unsuccessful, as in the Kharkiv case) entrepreneurs and self-government organs in the process of modernization of towns' infrastructure. Main attention is paid to the largest and most successful — Kyivan (based on the results of the participation of entrepreneurs in the urban energy system development)*

**Keywords:** entrepreneurs, town council, self-government, social modernization, electricity, tram.