

ВІД КІННОЇ ДО ЕЛЕКТРИЧНОЇ ТЯГИ: ПРОЕКТИ БУДІВНИЦТВА КАТЕРИНОСЛАВСЬКОГО ТРАМВАЮ НА СТОРІНКАХ «ЕКАТЕРИНОСЛАВСКИХ ГУБЕРНСКИХ ВЕДОМОСТЕЙ»

Аванесян Джульєтта

(Запорізький національний університет)

У статті аналізуються публікації газети «Екатеринославские губернские ведомости» за 1884–1898 рр. з метою визначення їхніх інформативних можливостей як історичного джерела для вивчення історії заснування катеринославського трамваю та введення до наукового обігу інформації про невідомі та маловідомі проекти його будівництва.

Зазначено, що за 80 років функціонування (1838–1918 рр.) газета залишила на своїх сторінках численні документальні та нарративні матеріали, які відобразили історичний розвиток Катеринославщини та Південної України кінця XVIII – початку XX ст. й представляють особливий інтерес для вивчення історії регіону, зокрема через брак архівних джерел для цього періоду. З цієї ж причини залишаються невивченими проекти будівництва катеринославського трамваю.

У ході роботи проведена суцільна евристика випусків газети за 1884–1898 рр., жанрова класифікація публікацій за обраною тематикою, проаналізовано тексти публікацій, показано особливості розвитку газети та її редакторської політики.

Встановлено, що публікації газети з досліджуваної тематики представлені в жанрах замітки, звіту, фейлетону, статті, листа до редакції, репортажу, а також в такому жанрі документальних матеріалів, як проект договору. Вони містять інформацію про бажаючих отримати концесію на будівництво трамваю та подавачів проектів, висвітлюють умови проектів договорів та зміни, що вносилися в ході роботи над ними, представляють широке обговорення умов проектів та їх порівняльний аналіз, відображають роботу міської управи, думи та сформованих нею трамвайних комісій для розгляду проектів, вироблення умов, вирішення будівельних та широкого кола інших питань, показують процеси ведення перемовин, укладення угод, затвердження технічних проектів та договорів на будівництво, реорганізації акціонерного товариства концесіонерів тощо.

Отже, можна стверджувати, що публікації «Екатеринославских губернских ведомостей» мають значний інформативний потенціал у дослідженні історії заснування катеринославського трамваю і можуть бути включені до основної джерельної бази для вивчення цієї проблематики.

Ключові слова: «Екатеринославские губернские ведомости», історичне джерело, катеринославський трамвай, проекти будівництва.

From the horse to electric traction: projects of the construction of the Katerynoslav tram on the «Yekaterinoslavskie gubernskie vedomosti's» pages

Avanesian Dzhulietta

(Zaporizhzhia National University)

The article analyzes the publications of the newspaper «Yekaterinoslavskie gubernskie vedomosti» (1884–1898) to determine their informative potential as a historical source for studying the history of the founding of the Katerynoslav tram and introduction to the scientific circulation information about unknown and little-known projects of its construction.

During 80 years of the its functioning (1838–1918) newspaper left on its pages numerous documentary and narrative materials reflected the historical development of Katerynoslav province and Southern Ukraine in the late 18th – early 20th centuries. These materials are particular interesting for studying the history of the region, also because of lack of archival sources for this period. For the same reason, the construction projects of the Katerynoslav tram are still unexplored.

During the research the heuristic work of the newspaper's issues of the 1884–1898 and the genre classification of publications on the topic were done, the texts of publications were analyzed and the features of the development of the newspaper and its editorial policy were shown.

It was found out that the newspaper publications were presented in such genres as note, report, feuilleton, article, letters to the editors, reportage and the draft agreement. They contain information about those who wished to receive a concession for the construction of a tram and project applicants. Publications highlight the conditions of draft agreements and changes made during the work on them; present a broad discussion of project conditions and their comparative analysis; reflect the work of the city Uprava, Duma and the tram commissions formed for the consideration of projects, conditions and solutions of the constructing and a wide range of the other issues; show the processes of negotiation, transactions, approval of technical projects and contracts for construction, reorganization of the concessionaire's joint-stock company etc.

Thus, it can be argued that the publications of «Yekaterinoslavskie gubernskie vedomosti» have a significant informative potential in the study of the history of the founding of the Katerynoslav tram and could be included in the main source base for the study of this problem.

Key words: «Yekaterinoslavskie gubernskie vedomosti», historical source, Katerynoslav tram, construction projects.

От конной к электрической тяге: проекты строительства екатеринославского трамвая на страницах «Екатеринославских губернских ведомостей»

Аванесян Джульетта

(Запорожский национальный университет)

В статье анализируются публикации газеты «Екатеринославские губернские ведомости» за 1884–1898 гг. с целью определения их информативных возможностей как исторического источника для изучения истории основания екатеринославского трамвая и введения в научный оборот информации о неизвестных и малоизвестных проектах его строительства.

Отмечено, что за 80 лет функционирования (1838–1918 гг.) на страницах газеты остались многочисленные документальные и нарративные материалы, отображающие историческое развитие Екатеринославщины и Южной Украины конца XVIII – начала XX вв., которые представляют особый интерес для изучения истории региона, в том числе из-за нехватки архивных источников для данного периода. По этой же причине остаются неизученными проекты строительства екатеринославского трамвая.

В ходе работы проведена сплошная эвристика выпусков газеты за 1884–1898 гг., жанровая классификация публикаций по выбранной тематике, проанализированы тексты публикаций, показаны особенности развития газеты и ее редакторской политики.

Установлено, что публикации газеты по исследуемой тематике представлены в жанрах заметки, отчета, фельетона, статьи, письма в редакцию, репортажа и в одном из жанров документальных материалов – проекте договора. Они содержат информацию о желающих получить концессию на строительство трамвая и подателей проектов, об условиях проектов договоров и изменений, вносимых в ходе работы над ними, представляют широкое обсуждение условий проектов и их сравнительный анализ, отражают работу городской управы, думы и сформированных ею трамвайных комиссий для рассмотрения проектов, выработки условий, решения строительных и широкого круга других вопросов, показывают процессы ведения переговоров, заключения сделок, утверждения технических проектов и договоров на строительство, реорганизацию акционерного общества concessionеров и многое другое.

Следовательно, можно утверждать, что публикации «Екатеринославских губернских ведомостей» имеют значимый информативный потенциал в исследовании истории основания екатеринославского трамвая и могут быть включены в основную источниковую базу для изучения этой проблематики.

Ключевые слова: «Екатеринославские губернские ведомости», исторический источник, екатеринославский трамвай, проекты строительства.

У 1838 р. в Катеринославі побачила світ перша газета – «Екатеринославские губернские ведомости» (далі – ЕГВ). Видання було засноване катеринославським губернським правлінням відповідно до положення 1837 р., згідно з яким губернські правління 42 губерній Російської імперії зобов'язувалися видавати «губернські ведомости» як свій офіційний друкований орган. Газети мали складатися з офіційної та неофіційної частини – «Прибавления». Основним завданням «губернських ведомостей» визначалося полегшення і скорочення в порядку зносин губернського правління та доставка в присутні місця, посадовим та іншим особам ведомостей про постанови та розпорядження губернського начальства та інших документів до загального відома. Зміст офіційної частини визначався у 27 чітко регламентованих пунктах та примітці. Офіційна частина мала публікувати «укази губернського правління та приписи начальника губернії, скликання дворянства та міських громад на вибори та надзвичайні збори, догани, оголошення про незадоволені клопотання, заснування нових місць та посад у губернії, призначення, переміщення, звільнення та нагороди чиновників, оголошення про затверджені такси за переправу через ріки та проїзд через мости, оголошення про виклики до поставок, відкупів та підрядів, оголошення про торги та ціни на них, кошториси та розкладки земських повинностей, кошториси міських доходів та видатків, розкладки всіх зборів по кожній волості, звіти про земські та волосні повинності, оголошення про публічний продаж майна» тощо. Зміст матеріалів неофіційної частини зводився до дозволу публікувати відомості «про надзвичайні події в губернії, ринкові ціни на товари, стан казенних та приватних фабрик та заводів, способи удосконалення сільського господарства та доведення, стан врожаю, метеорологічні спостереження, ярмарки, ринки, промисли та торгівлю, судноплавство в губернії, відкриття навчальних закладів, археологічні знахідки, історичні відомості про губернію, некрологи» тощо, – загалом 23 чітко визначених пункти та примітка¹. Пізніше, в 1845 р., нове положення про діяльність губернських правлінь дещо змінило структуру «губернських ведомостей» (розділивши їх на загальний відділ офіційного характеру та місцевий відділ, який складався з офіційної та неофіційної частини) та сформулювало зміст неофіційної частини у більш вільній формі, звівши її до публікації «відомостей та статей, які більш-менш стосуються губернії, ведомостей географічних, топографічних, історичних, археологічних, статистичних, етнографічних та інших, даних про надзвичайні явища, метеорологічні спостереження, статей та ведомостей про сільське господарство, врожай, промисли, торгівлю, фабрики, ярмарки, ринки, судноплавство, ринкові ціни, торгівельні та інші товариства» тощо².

На сторінках «губернських ведомостей» знайшли відображення різні сторони суспільного життя місцевих губерній у численних документальних та наративних матеріалах з історії соціально-економічного та культурного розвитку регіонів. Це стосується і ЕГВ, газети, яка з'явилася у 1838 р. як збірник наказів, розпоряджень, постанов і оголошень та поодиноких новин з місцевого життя в неофіційній час-

¹ Полное собрание законов Российской империи (ПСЗРИ). – Собрание второе. – СПб.: Типография II Отделения Собственной Е. И. В. Канцелярии, 1838. – Т. 12. – Отделение первое (1837). – С. 459–462.

² ПСЗРИ. – Собрание второе. – СПб.: Типография II Отделения Собственной Е. И. В. Канцелярии, 1846. – Т. 20. – Отделение первое (1845). – С. 16–60.

тині, а у 90-х рр. ХІХ ст. трансформувалася в щоденне видання з цікавою та яскравою програмою з аналітичними, полемічними, критичними, викривальними статтями та публікаціями фейлетонного змісту і перетворилася на хронікера місцевого життя та голос його мешканців, які мали змогу обговорювати, розмірковувати та висловлюватися стосовно тих чи інших питань місцевого значення та злочинів³. За 80 років видання (1838–1918) газета залишила на своїх сторінках матеріали, що охопили історичний розвиток Катеринославщини та Південної України кінця ХVІІІ – початку ХХ ст. і потребують дослідження їх інформативних можливостей як історичного джерела. Для істориків Катеринославщини та місцевих краєзнавців матеріали ЕГВ мають додатковий інтерес ще й у зв'язку з втратою матеріалів дореволюційного періоду з фондів ДАДО⁴. Однією зі сторінок історії міста Катеринослава, яку на сьогоднішній день складно реконструювати через брак джерел, є заснування міського трамваю. Відомі наукові розвідки з історії катеринославського трамваю⁵ можуть бути доповнені та уточнені завдяки матеріалам ЕГВ, опублікованим у 1884–1898 рр., які відобразили більше 10 проектів його будівництва, що будуть представлені у цій роботі. Отже, метою статті є визначення інформативних можливостей публікацій ЕГВ у дослідженні історії заснування катеринославського трамваю та введення до наукового обігу інформації про невідомі та маловідомі проекти його будівництва. Об'єктом дослідження виступають публікації ЕГВ, предметом – історія заснування катеринославського трамваю. Джерельну базу становлять випуски ЕГВ за 1884–1898 рр. з бібліотеки РАН (м. Санкт-Петербург, Російська Федерація).

ЕГВ довгий час залишалися поза увагою дослідників. Перші роботи, в яких розглядалися поява, розвиток ЕГВ та їхні інформативні можливості, з'явилися в середині 90-х рр. ХХ ст. До них можна віднести розвідки київської дослідниці О. Д. Школьної з історії катеринославської преси⁶ та одеської дослідниці І. С. Гребцової, в яких ЕГВ аналізувалися в контексті розвитку періодичної преси півдня

³ Аванесян Д. «Катеринославские губернские ведомости» (1838–1918): становлення та розвиток видання / Д. Аванесян // Наукові записки. Збірник праць молодих вчених та аспірантів. – Т. 23. – К., 2011. – С. 196–220.

⁴ Національний реєстр втрачених та переміщених архівних фондів: Архівні фонди України, втрачені в період Другої світової війни. Книга 1 / Упор.: К. І. Климова, Н. П. Московченко, Н. П. Павловська. Держкомархів України; Український науково-дослідний інститут архівної справи та документознавства. – Київ, 2007. – С. 134–165.

⁵ Лазебник В. И покотился по рельсам вагон: К 100-летию закладки станций электрического трамвая в Екатеринославе / В. Лазебник // Наше місто. – 1996. – 13 червня; Лазебник В. «Около дамских шпилек»: Из истории трамвая / В. Лазебник // Торговый дом. – 1997. – 8 августа; Лазебник В. Днепропетровскому трамваю – 100 лет / В. Лазебник // Торговый дом. – 1997. – 27 июня; Лазебник В. И трамвай покотился / В. Лазебник // Новый город. – 2007. – № 6. – С. 58–63; Лазебник В. Электричний трамвай Катеринослава: До 115-річчя першого трамваю в м. Катеринославі / В. Лазебник // Моє Придніпров'я: Календар пам'ятних дат Дніпропетровської області на 2011 рік. – І півріччя. У 2-х частинах. Ч. I / Упорядник І. Голуб. – Дніпропетровськ: ДОУНБ, 2011. – С. 172–174; Лазебник В. И. Неизвестная Екатеринославщина. Исторический очерк / В. И. Лазебник. – Д.: Днепронкнига, 2012. – 447 с.; Гриженко Л. В. Транспортне забезпечення населення міст Катеринославської губернії наприкінці ХІХ – початку ХХ ст. / Л. В. Гриженко // Гілея: науковий вісник. – 2014. – С. 31–34.; Науменко І. М. З вершини століття: Короткий нарис історії будівництва і розвитку електричного транспорту міста Дніпропетровська / І. М. Науменко. – Дніпропетровськ: Пороги, 1997. – 118 с.; Портнова Т. Еволюція міського середовища Катеринослава кінця ХІХ – початку ХХ ст. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.historians.in.ua/index.php/en/doslidzhennya/144-tetiana-portnova-evolyutsiya-miskoho-seredovishcha-katerynoslava-kintsya-khikh-pochatku-khkh-st>

⁶ Школьна О. З історії катеринославської преси (1838–1917 рр.): особливості становлення та розвитку / О. Школьна // Вісник Київського університету. Серія: журналістика. Вип. 2. – К., 1995. – С. 239–249; Школьна О. Тенденції у розвитку місцевої офіційної періодики у 1838–1917 рр. (на прикладі видань Катеринославської губернії) / О. Школьна // Українська періодика: історія і сучасність: Доп. та повід. п'ятої Всеукр. наук.-теорет. конф. 27–28 листопада 1998 р. – Львів, 1999. – С. 449–457.

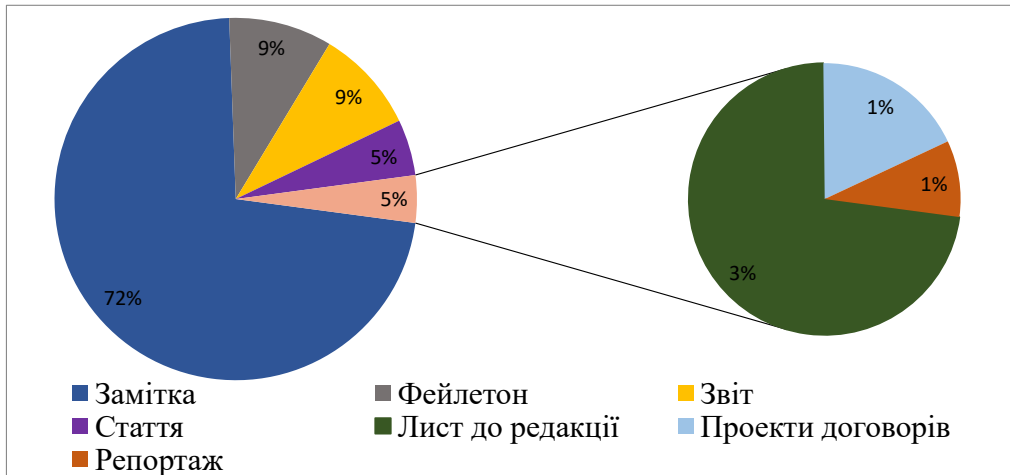
України в XIX ст.⁷ та розгляду публікацій газети як історичного джерела з історії Південної України і розвитку освіти в регіоні⁸. Слід зазначити, що, незважаючи на відсутність комплексного джерелознавчого дослідження ЕГВ, матеріали газети активно використовуються багатьма істориками в дослідженнях широкого кола питань з історії Катеринославщини та Південної України. Серед них Г. К. Швидько, І. О. Кочергін, Г. В. Утешева та багато інших.

Суцільна евристика 2 495 випусків ЕГВ за 1884–1898 рр. виявила 260 (та 8 продовжуваних) публікацій, в яких відображаються різні аспекти історії заснування катеринославського трамваю і суміжних тем та 11 згадок про нього в контексті різних матеріалів з міської проблематики. Більшість публікацій представлена в жанрі заміток у рубриці «Местная хроника» («Хроника») – 72 % від загальної кількості публікацій, 9 % складають публікації в жанрі фейлетону, 9 % – звіти з рубрик «Постановления городских дум» («Постановления дум») та «Думские заседания», 5 % – статті, 3 % – листи до редакції, 1 % представлено в жанрі документальних матеріалів (проекти договорів) та ще 1 % – у жанрі репортажу.

Жанр Рік	Передова стаття	Стаття	Замітка	Звіт	Лист до редакції	Фейлетон	Документальні матеріали (проекти договорів)	Репортаж	Разом
1884				1					1
1885				1					1
1886				1					1
1887			1						1
1888			2						2
1889			2						2
1890		2	6						8
1891				1					1
1892			12						12
1893		1	3	3	1	1			9
1894	3	3	9	4 (1)	2	4			25 (1)
1895		1	18	1		6	1		27
1896			24	3		1		1	29
1897		3 (1)	45	4	1	6			59 (1)
1898			66	5 (5)	4	6	1 (1)		82 (6)
Всього	3	10 (1)	188	24 (6)	8	24	2 (1)	1	260 (8)

⁷ Гребцова І. С. Периодическая печать в общественном развитии Южного степного региона Российской империи (вторая треть XIX века) / І. С. Гребцова. – Одеса: Астропринт, 2002. – 408 с.; Гребцова І. С. Особенности развития периодики в Новороссийском крае и Бессарабской области в первой половине XIX ст. / І. С. Гребцова // Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Історія. Філософія. Політологія. – 2011. – Вип. 3. – С. 4–9.

⁸ Гребцова І. С. Пресса южных губерний Украины первой половины XIX в. как источник по истории Новороссийского края / І. С. Гребцова // Записки історичного факультету. – Вип. 1. – Одеса, 1995. – С. 170–187; Гребцова І. С. Регіональна преса першої половини XIX ст. як джерело вивчення розвитку освіти в південних губерніях України / І. С. Гребцова // Наукові праці. Серія: Історичні науки. – Миколаїв, 2004. – Вип. 19, т. 32. – С. 128–133.



Тематична спрямованість, жанр та якість матеріалів неофіційної частини ЕГВ залежали від багатьох обставин, першість з яких можна віддати офіційному характеру видання та обмеженості програми його неофіційної частини. Як зазначалося в клопотанні губернатора В. М. Долгорукова міністру внутрішніх справ від 15 лютого 1884 р., поява в Катеринославі в 1882 р. першої приватної газети «Екатеринославский листок» (з 1884 р. – «Днепр») та невідповідність ЕГВ інформаційним потребам катеринославського читача, призводили до втрати приватних передплатників та незадоволення обов'язкових⁹. В. М. Долгоруков, маючи позитивний досвід із розширення програми неофіційної частини «Варшавских губернских ведомостей» за часів свого віце-губернаторства у Варшавській губернії (1876–1880 рр.), пропонував внести подібні зміни й до ЕГВ. Проте клопотання залишилося незадоволеним, про що губернатора повідомив начальник Головного управління у справах друку Є. М. Феоктістов. Тому до середини 1889 р., коли ЕГВ отримали дозвіл на розширення програми неофіційної частини¹⁰, газета виходила за програмою, визначеною положенням 1845 р. З 15 грудня 1893 р. ЕГВ перетворилися на щоденне видання¹¹ з програмою, подібною до запропонованої у 1884 р. В. М. Долгоруковим.

Катеринославська конка – початок

Поява перших пропозицій та проектів будівництва кінно-залізної дороги (так званої конки) в Катеринославі припала на період 1884–1889 рр. У цей час публікації з досліджуваної тематики з'являлися в рубриках «Постановления городских дум», у вигляді списку постанов катеринославської міської думи, та «Местная хроника» як коротенькі новини. Здебільшого вони були уривчастими, мали розпливчастий зміст і характер. Так, у 1884 р. на сторінках газети знаходимо постанови від 30 січня 1884 р. та 6 лютого 1884 р. про проект контракту Ольшевського

⁹ Аванесян Д. «Екатеринославские губернские ведомости» (1838–1918): становлення та розвиток видання / Д. Аванесян // Наукові записки. Збірник праць молодих вчених та аспірантів. – Т. 23. – К., 2011. – С. 196–220.

¹⁰ РДА. – Ф. 776. – Оп. 4. – Спр. 310. Дело по изданию Екатеринославских губернских ведомостей. – Л. 11–13, 14, 17–19.

¹¹ От редакции // ЕГВ. Часть неофициальная. – 1893. – № 122. – С. 1.

та Гіпіус на будівництво в Катеринославі конки¹², а також постанову від 20 вересня 1884 р. про відхилення проектів різних осіб на спорудження кінно-залізної дороги¹³. Нова пропозиція влаштування трамвая «за способом Чачкова»¹⁴ згадується в переліку постанов думи від 23 квітня 1885 р.¹⁵. На неї посилається й дослідниця Т. В. Портнова, говорячи про групу петербурзьких інженерів, які виявили бажання для зручності містян побудувати в Катеринославі залізну дорогу без коней й паровозів¹⁶. У 1887 р. серед охочих отримати концесію, редакція ЕГВ називала Брянське акціонерне товариство¹⁷, у 1888 р. – франко-бельгійське товариство, очолюване банкіром Дельке¹⁸, та двох французьких підприємців, ім'я яких не згадувала¹⁹, у 1889 р. – ще одного підприємця-інженера²⁰.

Розширення програми неофіційної частини ЕГВ з середини 1889 р. співпало з новим витком пропозицій будівництва трамваю на початку 90-х рр. XIX ст., і редакція ЕГВ починає регулярно інформувати своїх читачів про хід справ у цьому питанні. В 1890 р. на сторінках газети з'являються публікації, які знайомили громадськість з охочими укласти концесійну угоду на будівництво конки та їх проектами. Серед перших на шпальтах видання фігурують інженер московської компанії Кузнецов, гірничі інженери О. М. Горяїнов та Фосс, котрі входили як спеціалістів до обраної міською думою комісії для розгляду проектів²¹, та інженер І. М. Майданський. Вперше читачі ЕГВ отримали можливість ознайомитися з умовами поданих у думу проектів московського товариства на вірі «П. А. Алексеев и К°» і катеринославців Немировського та купців Рагінських в статті Г. Р., в якій представляються та одночасно порівнюються умови даних проектів, що веде читача до очевидного висновку про вигідність та надійність першого²². Дійсно, на фоні проекту Немировського, що передбачав відкриття єдиного трамвайного маршруту по Катерининському проспекту, проект товариства «П. А. Алексеев и К°», котрий пропонував охопити місто павутиною з 5 обов'язкових та 1 необов'язкової лінії трамвайного сполучення, з'єднавши у такий спосіб центр міста з віддаленими районами, беззаперечно виглядав привабливішим, не враховуючи вже його фінансових переваг (див. додаток). Ця думка підтверджувалася і в статті «По поводу устройства конножелезной дороги». В публікації підкреслювалася нагальна потреба Катеринослава в дешевому та зручному способі транспортного сполучення і висловлювалася думка стосовно можливої причини перешкодження будівництву конки, до якої було віднесено побоювання домовласників центральної частини міста втратити своє вигідне положення, яке забезпечувалося «фантастичним рос-

¹² Постановления городских дум // ЕГВ. – 1884. – № 68. – С. 5.

¹³ Постановления городских дум // ЕГВ. – 1885. – № 16. – С. 4.

¹⁴ Железная дорога с подземным проволочным приводным канатом по способу г. Чачкова. – Санкт-Петербург: Коммерч. скоропеч. Е. Тилле, 1882. – 11 с.

¹⁵ Постановления городских дум // ЕГВ. – 1886. – № 2. – С. 4.

¹⁶ Портнова Т. Еволюція міського середовища Катеринослава кінця XIX – початку XX ст. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.historians.in.ua/index.php/en/doslidzhennya/144-tetiana-portnova-evolyutsiya-miskoho-seredovyshcha-katerynoslava-kintsya-khkh-pochatku-khkh-st>

¹⁷ Местная хроника // ЕГВ. – 1887. – № 95. – С. 7.

¹⁸ Местная хроника // ЕГВ. Часть неофициальная. – 1888. – № 28. – С. 2.

¹⁹ Местная хроника // ЕГВ. Часть неофициальная. – 1888. – № 53. – С. 2.

²⁰ Хроника // ЕГВ. Часть неофициальная. – 1889. – № 25. – С. 163.

²¹ Хроника // ЕГВ. Часть неофициальная. – 1890. – № 48. – С. 2.

²² Г. Р. Катеринослав и конка. // ЕГВ. Часть неофициальная. – 1890. – № 34. – С. 2.

том квартирних цін» через складність транспортного сполучення між центром та ґрунтовими вулицями околиць міста. На підтвердження думки про безпідставність подібних побоювань наводився аргумент про загальне пожвавлення торговельної діяльності через налагодження транспортного сполучення в місті і, як наслідок, збільшення кількості торговельних приміщень, що мало компенсувати можливі втрати домовласників²³. Інформація про роботу трамвайної комісії в цей час має фрагментарний характер: повідомляється про дату її першого засідання – 22 травня 1890 р.²⁴, вивчення нею досвіду будівництва конки в інших містах імперії²⁵ та завершення роботи²⁶.

Я. Г. Пельтинович vs м. Катеринослав: історія боротьби за концесію

Отже, з 1890 р. на сторінках газети розгортається цікава історія відносин між катеринославською міською владою та товариством «П. А. Алексеев и К°» і його представником, а пізніше правовласником, московським купцем Я. Г. Пельтиновичем. У цьому ж році згадане товариство подає на розгляд міської влади так званий «додатковий проект», що мав сприяти покращенню санітарного стану міста²⁷, текст якого, однак, так і не дійшов до нас. У 1892 р. на сторінках газети з'являються повідомлення про наміри товариства скористатися електрикою як руховою силою трамваю й електрифікації міста²⁸, про її зацікавленість у влаштуванні телефонного зв'язку, а також посередництва у перемовинах з іноземними капіталістами для займу місту 300 тис. руб. під 5 % річних на потреби міського благоустрою через Я. Г. Пельтиновича²⁹. Проте, визнавши подібне посередництво «неудобним и неловким для города», дума відхиляє її³⁰. В тому ж році, після внесення міністром внутрішніх справ І. М. Дурново змін до попереднього договору між катеринославською думою та товариством «П. А. Алексеев и К°»³¹, 17 березня 1892 р. дума уповноважила міську управу укласти остаточний договір, який зобов'язував товариство протягом року з дня його підписання відкрити пасажирський рух за лініями «дом Зайденберга (Ярмарочная площадь) – станция «Екатеринослав» Екатерининской железной дороги» та «Екатерининский проспект – Торговая ул. – Иорданская ул. – р. Днепр». На цьому ж засіданні дума погодилася з правом передачі договору товариством «П. А. Алексеев и К°» іноземній компанії або акціонерному товариству за попередньою згодою думи³². Нарешті, 21 березня 1892 р. міська управа підписала остаточний договір з товариством «П. А. Алексеев и К°»³³, проте його умови дещо відрізнялися від запропонованих нею в березні 1890 р. (див. додаток). В № 28 ЕГВ за 14 квітня 1892 р. знаходимо також повідомлення про передачу права на будівництво трамваю в Катеринославі товариством «П. А. Алексеев и К°» французькій компанії, про що мало надійти відповідне

²³ По поводу устройства конножелезной дороги // ЕГВ. Часть неофициальная. – 1890. – № 38. – С. 1.

²⁴ Хроника // ЕГВ. Часть неофициальная. – 1890. – № 41. – С. 2.

²⁵ Хроника // ЕГВ. Часть неофициальная. – 1890. – № 48. – С. 2.

²⁶ Хроника // ЕГВ. Часть неофициальная. – 1890. – № 58. – С. 2–3.

²⁷ Хроника // ЕГВ. Часть неофициальная. – 1890. – № 51. – С. 1.

²⁸ Местная хроника // ЕГВ. Часть неофициальная. – 1892. – № 7. – С. 2.

²⁹ Местная хроника // ЕГВ. Часть неофициальная. – 1892. – № 17. – С. 2.

³⁰ Местная хроника // ЕГВ. Часть неофициальная. – 1892. – № 18. – С. 2.

³¹ Местная хроника // ЕГВ. Часть неофициальная. – 1892. – № 21. – С. 2.

³² Местная хроника // ЕГВ. Часть неофициальная. – 1892. – № 22. – С. 2.

³³ Местная хроника. О конке // ЕГВ. Часть неофициальная. – 1892. – № 28. – С. 2.

сповіщення в міську управу³⁴, проте подальшого підтвердження ця інформація не мала. Натомість газета інформувала про отримані катеринославською міською управою 11 травня 1892 р. заяви П. Алексеєва та Я. Г. Пельтиновича про розпад товариства «П. А. Алексеєв и К°» через вихід з нього П. Алексеєва та перехід концесії на будівництво трамваю в Катеринославі у повну власність новоутвореному товариству на вірі «Товарищество по устройству в г. Екатеринославе и Елисаветграде конно-железных дорог Яков Григорьевич Пельтинович и К°»³⁵. Як повідомляла газета, 21 травня 1892 р. ці заяви мали бути розглянуті на засіданні міської думи³⁶, а з липня 1892 р. мали початися будівельні роботи³⁷. Однак, склалося зовсім інакше, і вже в наступному році ЕГВ інформували про те, що 21 березня 1893 р. минув строк будівництва трамваю, а через 4 місяці спливав строк дії договору, але від концесіонерів не було жодних звісток³⁸. В одній із заміток «Местной хроники» говорилося: «На запрос нашей городской управы Елисаветградский городской голова г. Пашутин препроводил копию письма г. Пельтиновича, который успокаивает елисаветградскую управу тем, что будто бы на юг выехал «капиталист» Зайченко, учредитель 2-го общества конно-железной дороги в Москве, для того, чтобы вместе с Камбье (директор Одесской конки) прибыть в Елисаветград³⁹ и Екатеринослав для устройства конно-железной дороги». Позаяк згадані особи так і не з'явилися в місті, редакція ЕГВ пропонувала утворити особливу комісію для розгляду ситуації, що склалася⁴⁰. Трохи пізніше фейлетоніст ЕГВ опише цю ситуацію так: «...а когда, наконец, оба сказали «хочу» (дума та Я. Г. Пельтинович, про підписання договору – прим.), то г. Пельтинович... учинил полет в неведомые страны искать неведомых акционеров. В Елисаветграде... высадился и растворился... и от г. Пельтиновича вместе с его концессионерами не осталось и следа: так мы, как говорится, при пиковом интересе и остались»⁴¹. Звіти про засідання катеринославської міської думи 28 та 30 червня, а також 2 та 3 серпня 1893 р., опубліковані в ЕГВ, містять інформацію про розгляд справи щодо подальших дій міської влади стосовно договору з товариством «П. А. Алексеєв и К°». Головним підсумком роботи міської думи, управи та спеціальної комісії став висновок про недійсність передачі договору від товариства «П. А. Алексеєв и К°» товариству Я. Г. Пельтиновича⁴², оскільки ця передача так і не була затверджена думою через неявку самого Я. Г. Пельтиновича⁴³. Тому дума постановила вважати договір порушеним і запросити інших бажаючих до будівництва трамваю⁴⁴.

³⁴ Местная хроника // ЕГВ. Часть неофициальная. – 1892. – № 28. – С. 2.

³⁵ Местная хроника // ЕГВ. Часть неофициальная. – 1892. – № 39. – С. 2.

³⁶ Местная хроника // ЕГВ. Часть неофициальная. – 1892. – № 41. – С. 2.

³⁷ Местная хроника // ЕГВ. Часть неофициальная. – 1892. – № 44. – С. 2.

³⁸ Хроника // ЕГВ. Часть неофициальная. – 1893. – № 34. – С. 1.

³⁹ Про договір на будівництво конки між товариством «П. А. Алексеєв и К°» та елисаветградською думою більш детально у праці: Исторический очерк г. Елисаветграда / сост. и издал А. Н. Пашутин. – Елисаветград: Лито-тип. бр. Шполянских, 1897. – 311 с.

⁴⁰ Хроника // ЕГВ. Часть неофициальная. – 1893. – № 40. – С. 3.

⁴¹ Барон Ижица. наброски и заметки / Барон Ижица // ЕГВ. – 1894. – № 79. – С. 2–3.

⁴² Чрезвычайное собрание Екатеринославской городской думы 30 июня // ЕГВ. Часть неофициальная. – 1893. – № 69. – С. 3.

⁴³ Чрезвычайное собрание Екатеринославской городской думы 28 июня // ЕГВ. Часть неофициальная. – 1893. – № 67. – С. 2–3.

⁴⁴ Чрезвычайное собрание Екатеринославской городской думы 2 и 3 августа // ЕГВ. Часть неофициальная. – 1893. – № 82. – С. 2–3.

Проте Я. Г. Пельтинович не полишав спроб повернути собі права на будівництво трамваю. У 1893 р. він публікує на сторінках ЕГВ лист, в якому, посиляючись на торговельний устав, умови договору на концесію та інші юридичні документи, фактично звинувачує міську владу у зриві будівництва трамваю й говорить про неправомірність дій катеринославської думи та управи стосовно його товариства⁴⁵. Публікація цього листа викликала незадоволення з боку катеринославської публіки⁴⁶, яка розцінила цей акт як підтримку редакцією ЕГВ позиції недобросовісного концесіонера, що змусило останню вдатися до спростувань та розлогих пояснень своєї редакційної політики. Йшлося про те, що особисте ставлення до того чи іншого питання редакція виражала лише в тих статтях, які «по установившимся публицистическим и литературным правилам, по внутреннему содежанию» могли бути віднесені до редакційних⁴⁷, що не мало відношення до листа Я. Г. Пельтиновича. А позаяк питання трамваю мало публічний характер, то всі деталі його мали бути відомі широкому загалу. Тому, для повного та всебічного розгляду питання, редакція, додержуючись принципу, хто б не був засуджуваний громадською думкою, – має право публічного захисту шляхом друку, надавала рівні можливості висловлюватися на сторінках видання всім сторонам конфлікту: як міській управі та комісії, так і Я. Г. Пельтиновичу⁴⁸. Редакція ЕГВ мала і власне бачення ситуації, викладене ще раніше у редакційній статті, в якій говорилося, що Я. Г. Пельтинович, не маючи достатніх коштів на будівництво конки, взяв на себе непосильну справу, – прокласти майже 14 верст (близько 15 км) рельсового шляху, очевидно, для подальшого продажу права на концесію, що йому не вдалося⁴⁹. В 1894 р. ЕГВ повідомляли про приїзд колишнього концесіонера до Катеринослава та його зустріч з членами комісії для розгляду нових проектів конки, які прийшли до висновку, що Я. Г. Пельтинович не мав підстав для отримання внесеного за умовами договору товариством «П. А. Алексеев и К°» завдатку в 10 тис. руб. та відшкодування збитків⁵⁰. ЕГВ також опублікували повний текст заяви Я. Г. Пельтиновича на ім'я катеринославської міської думи, в якому колишній концесіонер погрожував їй судовим позовом, якщо дума не припинить перемовин з іншими підприємцями та не укладе угоди з ним⁵¹. Проте подібні дії жодним чином не вплинули на рішення міської влади, а отримали доволі красномовний саркастичний коментар фейлетоніста ЕГВ Барона Іжиці: «Явился он! Явился не только в своем прежнем блеске и величии, но и заговорил, и заговорил именно то, что от него обязательного и милого, ожидать можно было. Он сказал: – Господа! Зачем не даете вы мне исполнять свои обязанности?»⁵². Пізніше Барон Іжиця зробить прізвище Я. Г. Пельтиновича ім'ям прозивним для всіх несумлінних

⁴⁵ Пельтинович Я. Письмо в редакцию / Я. Пельтинович // ЕГВ. Часть неофициальная. – 1893. – № 93. – С. 3–4.

⁴⁶ Городской обыватель. К Я. Пельтиновичу и «другим» / Городской обыватель // ЕГВ. Часть неофициальная. – 1893. – № 104. – С. 2–3.

⁴⁷ Зазвичай до редакційних статей «губернських відомостей» відносять ті, що відкривали їх неофіційну частину й висловлювали думку та позицію видання стосовно того чи іншого питання злободенного характеру. В ЕГВ вони публікувалися під назвою «Екатеринослав», до якої додавалася дата.

⁴⁸ Екатеринослав, 3 июля // ЕГВ. – 1894. – № 141. – С. 2.

⁴⁹ Екатеринослав, 26 апреля // ЕГВ. – 1894. – № 87. – С. 2–3.

⁵⁰ Хроника // ЕГВ. – 1894. – № 133. – С. 3.

⁵¹ Пельтинович Я. Письмо в редакцию / Я. Пельтинович // ЕГВ. – 1894. – № 135. – С. 3.

⁵² Барон Ижица. Наброски и заметки / Барон Ижица // ЕГВ. – 1894. – № 136. – С. 2–3.

виконавців своїх зобов'язань, говорячи, що: «...г. Пельтиновичу никогда его руко-месло не надоест и претендовать на нас, горемычных екатеринославцев, он во веки веков не перестанет. И не может перестать, потому что Пельтиновичей не один, а много, целый род так сказать, династия, вроде фараонов египетских»⁵³ і назве цю ситуацію «Гордиевым узлом, искусно связанным моншером Пельтиновичем и компанией»⁵⁴. Це прізвище неодноразово використовуватимуть на сторінках газети як нагадування, застереження або пояснення в контексті різних подій та явищ катеринославського життя⁵⁵.

У 1895 р. газета повідомляла про подання Я. Г. Пельтиновичем клопотання губернатору Д. М. Мартинову та скарги в губернське із земських і міських справ присутствіє на постанову міської думи від 12 травня 1895 р. про віддачу концесії на будівництво трамваю новому концесіонеру. Такі ж клопотання та скарга були направлені міністру внутрішніх справ І. Л. Горемікіну⁵⁶. У 1897 р. ЕГВ опублікували статтю, в якій повідомлялося про те, що Я. Г. Пельтинович подав до сенату скаргу на катеринославське губернське із земських і міських справ присутствіє через те, що установа залишила без розгляду його скаргу на постанову міської думи від 12 травня 1895 р. У статті наводився текст указу сенату, в якому говорилося, що, розглянувши скаргу Я. Г. Пельтиновича, сенат погодився з рішенням присутствія, оскільки дане питання знаходилося у віданні судової, а не адміністративної влади, до якої відносилось присутствіє⁵⁷. На завершення, в 1898 р., коли майже рік функціонував катеринославський трамвай, збудований зрештою бельгійським акціонерним анонімним товариством, Я. Г. Пельтинович вдався до останньої можливості отримати зиск від договору 21 березня 1892 р. й подав позов на міське управління та товариство «Катеринославський трамвай» для відшкодування збитків⁵⁸, які оцінив у 115 тис. 185 руб.⁵⁹.

Нові проекти – нові складності

Отже, з 1893 р. катеринославська міська управа повернулася до пошуку охочих отримати концесію на будівництво трамваю. Матеріали газети демонструють, що їх було чимало. Так, ще в 1893 р. серед охочих побудувати в місті трамвай ЕГВ називали компанію місцевих купців, які мали намір утворити акціонерне товариство, яке б очолив власник цвяхового заводу Б. Гантке⁶⁰. У 1894–1895 рр. газета знайомила читачів з проектами інженера О. М. Горяїнова (опубліковано у 2-х варіантах⁶¹), варшавського фабриканта С. К. Суховерхого та інженера І. М. Майданського. Згадувалися також пропозиції підприємця Полякова, який вбачав мож-

⁵³ Барон Ижица. Ответы на письма дон-Педро / Барон Ижица // ЕГВ. – 1895. – № 47. – С. 3.

⁵⁴ Барон Ижица. Наброски и заметки / Барон Ижица // ЕГВ. – 1895. – № 57. – С. 2–3.

⁵⁵ Дон-Педро из Мандриковки. Письма к Ижице / Дон-Педро из Мандриковки // ЕГВ. – 1895. – № 41. – С. 3; V. P-li [Vox populi]. Наши городские дела / V. P-li [Vox populi] // ЕГВ. – 1895. – № 94. – С. 4; Барон Ижица. Наброски и заметки / Барон Ижица // ЕГВ. – 1895. – № 107. – С. 2–3; Дон-Педро из Мандриковки. Арабески / Дон-Педро из Мандриковки // ЕГВ. – 1897. – № 79. – С. 2; Дон-Педро из Мандриковки. Арабески / Дон-Педро из Мандриковки // ЕГВ. – 1897. – № 91. – С. 2.

⁵⁶ Хроника // ЕГВ. – 1895. – № 181. – С. 3.

⁵⁷ По делу Пельтиновича // ЕГВ. – 1897. – № 78. – С. 2.

⁵⁸ Хроника // ЕГВ. – 1898. – № 28. – С. 3; Хроника // ЕГВ. – 1898. – № 176. – С. 2.

⁵⁹ Дон-Педро из Мандриковки. Арабески / Дон-Педро из Мандриковки // ЕГВ. – 1898. – № 194. – С. 2.

⁶⁰ Хроника // ЕГВ. – 1893. – № 143. – С. 3; Хроника // ЕГВ. – 1894. – № 57. – С. 2.

⁶¹ Хроника // ЕГВ. – 1894. – № 75. – С. 3; Екатеринослав, 26 апреля // ЕГВ. – 1894. – № 87. – С. 2–3.

ливим здати в експлуатацію 2 лінії трамвайного маршруту з Соборної площі до залізничного вокзалу та з вул. Торгової до р. Дніпро до вересня 1894 р.; неназваної редакцією акціонерної компанії, яка за 7 % валового річного прибутку від експлуатації трамвая містом готова була до його будівництва за будь-яким маршрутом⁶²; групи французьких та бельгійських підприємців з Антверпену і підприємця Семкова, які пропонували будувати конку за умовами остаточного договору товариства «П. А. Алексеев и К°»⁶³ та інженера І. О. Ліхачова (не наводився). Першими в редакційній статті ЕГВ були представлені проекти О. М. Горяїнова, з використанням кінної та електричної тяги одночасно, та кінно-залізної дороги С. К. Суховецького. Порівнюючи їхні умови, редакція ЕГВ намагалася об'єктивно представити переваги та недоліки кожного⁶⁴. Обговорення згаданих проектів продовжилося у статті автора, підписаного як «Екатеринославец». Вбачаючи складності в «електричній» частині проекту О. М. Горяїнова та надійність у фінансовій забезпеченості проекту С. К. Суховецького, як власника «одного из самых крупных здешних и варшавских механических заводов», він схилився до надання переваги останньому⁶⁵. З протилежними думками і висміюванням позиції та аргументів «Екатеринославца» виступив інший автор, який зіронізував навіть у виборі свого псевдоніма, – «Тоже Екатеринославец», та назви статті, – змінивши порядок слів⁶⁶. Загалом поява проекту О. М. Горяїнова, що передбачав використання електричної тяги, заклала початок дискусії в катеринославському суспільстві про тип трамваю, необхідного місту. Тоді ж ЕГВ передрукували із газети «Русские ведомости» статтю про розвиток трамвайного сполучення у США, в якій демонструвався процес швидкого переходу від кінної до електричної тяги у містах, де вже існувала конка, та будівництва одразу електричного трамваю в містах, де трамвайне сполучення було відсутнє. Серед іншого, у статті аналізувалися переваги та недоліки кінного трамваю. До перших були віднесені простота та легкість влаштування, а до других – недосконалість, невідповідність, повільність руху вагонів, маленька пасажиромісткість, ускладнення вуличного руху через використання коней, великі витрати на експлуатацію трамвайних шляхів (наводився приклад міст Лондона, Ліверпуля, Парижа, Франкфурта)⁶⁷. Перелік недоліків для використання в Катеринославі кінної тяги ставав все більш очевидним, а один із авторів ЕГВ взагалі його унеможлилював, стверджуючи, що топографічні умови міста вимагають будівництва єдиного можливого типу трамваю, – електричного (йдеться про Соборну площу, місце прямування трамваю на лінії по Катерининському проспекту, знаходилася на пагорбі й кінської сили, могло не вистачити для нормального функціонування трамваю на цій ділянці маршруту – прим.)⁶⁸. На цей час в Російській імперії вже існував приклад успішного будівництва першого в імперії електричного трамваю, який було відкрито в червні 1892 р. в Києві, на досвід якого постійно вказували гласні катеринославської думи у дискусіях відносно катерино-

⁶² Хроника // ЕГВ. – 1894. – № 127. – С. 3.

⁶³ Хроника // ЕГВ. – 1894. – № 231. – С. 2–3; Ноябрьская сессия городской думы // ЕГВ. – 1894. – № 253. – С. 4.

⁶⁴ Екатеринослав, 26 апреля // ЕГВ. – 1894. – № 87. – С. 2.

⁶⁵ Екатеринославец. Конка или электрический трамвай? // Екатеринославец // ЕГВ. – 1894. – № 89. – С. 1.

⁶⁶ Екатеринославец. Электрический трамвай или конка // ЕГВ. – 1894. – № 89. – С. 1.

⁶⁷ Электрические трамваи в Америке // ЕГВ. – 1894. – № 115. – С. 2–3.

⁶⁸ Местный житель. Письмо в редакцию / Местный житель // ЕГВ. – 1894. – № 132. – С. 3–4.

славського трамваю. В цьому контексті ЕГВ передрукували також статтю із «Київського слова», в якій вказувалося на ріку Дніпро як джерело електроенергії, в тому числі для електричного трамваю⁶⁹.

Наступним, спершу в матеріалах засідання думи⁷⁰, а потім власноруч⁷¹, на сторінках ЕГВ був представлений проєкт інженера та власника цегляного заводу І. М. Майданського, який дещо відрізнявся своїм підходом до вирішення трамвайного питання. Автор пропонував міській владі збудувати електричний трамвай за рахунок коштів від реалізації акцій, випущених під гарантію міської нерухомості. Цей проєкт, разом із проєктами О. М. Горяїнова та С. К. Суховецького, також був підданий розгляду та критиці з боку одного з містян⁷². Комісія для розгляду проєктів, обрана думою на квітневій сесії, у складі М. Г. Поюровського, П. І. Мордовського, О. А. Верховцева, І. К. Галича, С. П. Палея, І. Л. Ульянова, Л. І. Калугіна, М. С. Копилова, М. М. Ланшина та Андреевського⁷³ у своїй доповіді міській думі зазначала, що проєкти С. К. Суховецького та І. М. Майданського так і не були розглянуті. Причина полягала в тому, що перший не відповідав побажанням міської громади та думи, яка врешті-решт зупинилася на тому, що місту потрібен виключно електричний трамвай, а другий, – був неможливим, оскільки дума, через свою підпорядкованість губернаторові та губернському в міських справах присутствію, не могла виступати рівнозначним з приватними акціонерами суб'єктом права, чого вимагав закон⁷⁴. А проєкт О. М. Горяїнова з використанням електричної тяги, який, однак, «зовсім не містив технічної сторони питання»⁷⁵, за що був розкритикований гласними думи, комісія так і не змогла обговорити через некомпетентність в царині електрики. Не склалося також із запрошенням до Катеринослава відповідного фахівця – петербурзького військового інженера, редактора щотижневого журналу «Газета Электрика» Щавінського⁷⁶, який мав проконсультувати комісію та допомогти зі складанням проєкту електричного трамваю⁷⁷. Як наслідок, комісія винесла рішення про неможливість обрання одного з представлених проєктів⁷⁸.

Франко-бельгійські капітали та перша мережа трамвайних шляхів

Матеріали 1895–1897 рр. розкривають процеси вироблення умов концесії та технічного проєкту електричного трамваю, ведення перемовин, укладення угоди та реорганізації акціонерного товариства, яке його зрештою побудувало. Ще в кінці 1894 р. міський голова Катеринослава І. Г. Греков отримав телеграму від представника правління французького акціонерного анонімного товариства, заснованого в

⁶⁹ Будущность электричества в Киеве // ЕГВ. – 1894. – № 181. – С. 2–3.

⁷⁰ Апрельская сессия городской думы // ЕГВ. – 1894. – № 90. – С. 3.

⁷¹ Майданский І. М. Городская железная дорога в Екатеринославе / І. М. Майданський // ЕГВ. – 1894. – № 205. – С. 3.

⁷² Местный житель. Письмо в редакцию // ЕГВ. – 1894. – № 132. – С. 3–4.

⁷³ Апрельская сессия городской думы // ЕГВ. – 1894. – № 90. – С. 3; Хроника // ЕГВ. – 1894. – № 104. – С. 2.

⁷⁴ Ноябрьская сессия городской думы // ЕГВ. – 1894. – № 252. – С. 3.

⁷⁵ Чрезвычайное собрание Екатеринославской городской думы // ЕГВ. – 1894. – № 172. – С. 3.

⁷⁶ Лисовский Н. М. Библиография русской периодической печати 1703–1900 гг.: (Материалы для истории русской журналистики) / Сост. и изд. Н. М. Лисовский. – Пг.: тип. АО тип. дела, 1915. – С. 516.

⁷⁷ Екатеринослав, 14 августа // ЕГВ. – 1894. – № 175. – С. 2.

⁷⁸ Ноябрьская сессия городской думы // ЕГВ. – 1894. – № 253. – С. 4.

1887 р. в Парижі⁷⁹, Гленса, з пропозицією будівництва трамваю в Катеринославі⁸⁰. Матеріали газети говорять про те, що з цього моменту товариство починає активну діяльність, направлену на отримання концесії. На початку 1895 р. товариство вже повідомляло про переказ суми завдатку через банк «Ліонський кредит» («Crédit lyonnais»)⁸¹ та виїзд до Катеринославу свого уповноваженого І. М. Файна та інженера Ковальова⁸². З січня по травень 1895 р. комісія для розгляду проектів, крім пропозиції французького акціонерного анонімного товариства, розглядала також нову пропозицію О. М. Горяїнова⁸³ та Розенталя, а також інженера шляхів сполучення І. О. Ліхачова⁸⁴. Тоді ж комісія виробила і сам проект договору концесійної угоди, текст якої було опубліковано в ЕГВ⁸⁵ (див. додаток). Нарешті, на екстремому засіданні думи 12 травня 1895 р. було прийнято рішення про надання концесії на будівництво електричного трамваю в Катеринославі французькому акціонерному анонімному товариству, а 2 червня 1895 р. було підписано попередній договір з уповноваженим товариства І. М. Файном⁸⁶. Невдовзі почалася робота з виготовлення креслень для відправки їх разом із проектом договору на схвалення міністру внутрішніх справ⁸⁷, а товариство відкрило в Катеринославі своє представництво (в будинку Карпаса) та готувалося приступити до нівелювальних робіт⁸⁸. Публікації ЕГВ також дають детальну інформацію про зміни, внесені технічно-будівельним комітетом МВС у технічний проект, і вказівки та зміни щодо тексту договору, зроблені міністром внутрішніх справ І. Л. Горемікіним⁸⁹. Вони були внесені в попередній договір на будівництво та експлуатацію електричної залізної дороги в Катеринославі шляхом підписання додаткового договору між інженером французького акціонерного анонімного товариства Ковальовим та міською управою Катеринослава⁹⁰. 27 лютого 1896 р. згадані папери були вдруге направлені до МВС⁹¹ і затверджені⁹².

Матеріали газети відобразили також реорганізаційні процеси акціонерного товариства концесіонерів, в результаті яких французьке акціонерне анонімне товариство, засноване в Парижі в 1887 р., перетворилося на бельгійське акціонерне

⁷⁹ Оригінальну назву товариства встановити не вдалося, оскільки на сторінках газети вона подається в перекладі з французької мови в різних варіаціях: «Центральное парижское общество железных и конно-железных дорог» (1894, № 249), «Центральное общество паровых и конных железных дорог» (1895, № 7), «Центральное парижское общество паровых и конно-железных дорог» (1895, № 12), «Парижское общество паровых и конных железных дорог» (1895, № 58), «Анонимное французское общество паровых и конно-железных дорог, основанного в Париже в 1887 г.» (1895, № 115), «Центральная компания паровых и конных железных дорог «Анонимного общества, основанного в Париже в 1887 г.» (1895, № 120), «Центральная компания паровых и конно-железных дорог анонимного общества, основанного в Париже» (1896, № 49).

⁸⁰ Хроника // ЕГВ. – 1894. – № 249. – С. 4.

⁸¹ Хроника // ЕГВ. – 1895. – № 7. – С. 2.

⁸² Хроника // ЕГВ. – 1895. – № 12. – С. 3.

⁸³ Хроника // ЕГВ. – 1895. – № 58. – С. 2.

⁸⁴ Экстренное заседание Екатеринославской городской думы 12 мая 1895 года // ЕГВ. – 1895. – № 101. – С. 3.

⁸⁵ Проект договора об устройстве и эксплуатации электрической железной дороги в городе Екатеринославе // ЕГВ. – 1895. – № 76. – С. 2–3.

⁸⁶ Хроника // ЕГВ. – 1895. – № 115. – С. 2; Хроника // ЕГВ. – 1895. – № 120. – С. 3.

⁸⁷ Хроника // ЕГВ. – 1895. – № 134. – С. 2; Хроника // ЕГВ. – 1895. – № 144. – С. 3.

⁸⁸ Хроника // ЕГВ. – 1895. – № 152. – С. 2.

⁸⁹ Сведения о Екатеринославском трамвае // ЕГВ. – 1896. – № 38. – С. 3.

⁹⁰ К делам городского трамвая // ЕГВ. – 1896. – № 49. – С. 3.

⁹¹ Хроника // ЕГВ. – 1896. – № 50. – С. 3.

⁹² Хроника // ЕГВ. – 1896. – № 100. – С. 3.

анонімне товариство «Центральну компанію залізних доріг та трамвайів» («Compagnie centrale de chemins de fer et de tramways»), засноване 3 червня 1896 р. в Брюсселі⁹³. Тоді ж, 3 червня 1896 р., в Катеринославі було підписано остаточний договір вже з новоствореним акціонерним товариством⁹⁴. 21 лютого 1897 р. комітет міністрів дозволив бельгійському акціонерному товариству «Compagnie centrale de chemins de fer et de tramways» з основним капіталом в 1 млн франків здійснювати свої операції на території Російської імперії для будівництва та експлуатації електричної залізної дороги в Катеринославі⁹⁵. Проте вже в серпні 1897 – лютому 1898 рр. відбувається зміна правовласника концесійної угоди. Справа в тому, що 25 серпня 1897 р. в Брюсселі з акціонерного анонімного товариства «Compagnie centrale de chemins de fer et de tramways» виділилося нове акціонерне анонімне товариство «Катеринославський трамвай» («Tramways d'Ekaterinoslaw»⁹⁶), якому й було передано право на концесію, будівлі, матеріали та експлуатацію електричного трамваю в Катеринославі. Новоутворене товариство отримало капітал у 2 млн франків, розділених на 20 тис. акцій по 100 франків. При цьому, 19 тис. акцій належали товариству «Compagnie centrale de chemins de fer et de tramways», 500 акцій – бельгійському банку «Crédit général de Belgique» й решта 500 – різним особам. Комісарами нового товариства були обрані Ц. Андре та Ф. Позвік, а членами правління – Г. Де-Лоне, П. Ланглей, А. Туртель та Л. Де-Ауат⁹⁷. Передача концесії акціонерному анонімному товариству «Tramways d'Ekaterinoslaw» була розглянута на засіданні катеринославської міської думи 14 січня 1898 р., унаслідок чого було обрано комісію у складі гласних М. М. Ланшина, П. І. Мордовського, Г. М. Хватевського, М. Я. Павловського⁹⁸, М. Г. Поюровського та редактора ЕГВ Я. Г. Гололобова для вивчення уставу товариства⁹⁹. Після внесення гласним думи Г. М. Хватевським¹⁰⁰ істотних змін до нього 20 лютого 1898 р. комісією було встановлено остаточну редакцію змінених параграфів¹⁰¹, а постановою думи видано свідоцтво про її згоду на передачу концесії товариству «Tramways d'Ekaterinoslaw» та доповідь про це міністру внутрішніх справ¹⁰². Пізніше, 11 листопада 1898 р., умови діяльності цього товариства були затверджені комітетом міністрів¹⁰³.

І. Я. Езау та К. Ф. Неймаєр і друга мережа трамвайних шляхів

Останнім проектом, що потрапив на сторінки газети, став проект будівництва другої мережі трамвайних шляхів інженерів І. Я. Езау та К. Ф. Неймаєра, умови якого були опубліковані в ЕГВ. Спершу передбачалося будівництво 3-х ліній, маршрут яких було описано в хроніці ЕГВ¹⁰⁴, пізніше, – 2-х ліній, які були пред-

⁹³ Хроника // ЕГВ. – 1897. – № 198. – С. 3.

⁹⁴ Хроника // ЕГВ. – 1896. – № 120. – С. 3.

⁹⁵ Хроника // ЕГВ. – 1897. – № 73. – С. 2–3.

⁹⁶ У фондах Російського державного історичного архіву в м. Санкт-Петербурзі знаходиться справа про діяльність цього товариства (Ф. 23, оп. 28, с. 748. Бельгийское акционерное общество «Екатеринославский трамвай»).

⁹⁷ Хроника // ЕГВ. – 1897. – № 198. – С. 3.

⁹⁸ Хроника // ЕГВ. – 1898. – № 27. – С. 3.

⁹⁹ Очередное собрание думы 14 января 1898 года // ЕГВ. – 1898. – № 12. – С. 3.

¹⁰⁰ Хроника // ЕГВ. – 1898. – № 30. – С. 3.

¹⁰¹ Хроника // ЕГВ. – 1898. – № 42. – С. 3.

¹⁰² Хроника // ЕГВ. – 1898. – № 46. – С. 3.

¹⁰³ ПСЗРИ. – Собрание третье. – СПб.: Государственная типография, 1901. – Т. 18. – Отделение первое (1898). – С. 979–981.

¹⁰⁴ Хроника // ЕГВ. – 1898. – № 188. – С. 3.

ставлені у проекті договору разом з іншими параграфами¹⁰⁵ (див. додаток). В ЕГВ повідомлялося, що для роз'яснення питання надання інженерам І. Я. Езау та К. Ф. Неймаєру концесії на будівництво нових трамвайних ліній у вільній від трамвайних шляхів товариства «Трамways d'Ekaterinoslaw» частині міста до Катеринослава прибули повірений товариства І. М. Файн та 2 члени правління¹⁰⁶. Розглянувши пропозицію І. Я. Езау та К. Ф. Неймаєра, міська дума прийняла рішення передати це питання на розгляд особливої комісії у складі гласних М. Г. Поюровського, С. І. Палея, П. І. Мордовського, Г. М. Хватевського, М. М. Ланшина, М. С. Копилова, М. П. Вукашева, І. К. Галича¹⁰⁷. Подальша доля проекту на сторінках видання не відобразилася, оскільки з 1899 р. неофіційна частина ЕГВ фактично припинила своє існування¹⁰⁸. З наукової розвідки В. І. Лазебник дізнаємося, що на початку ХХ ст. І. Я. Езау, котрий став катеринославським міським головою й отримав у 1904 р. облігаційну позику в 2,5 млн руб., все-таки вдалося реалізувати задум зі зведення другої мережі трамвайних шляхів, будівником та власником якого виступило вже саме місто Катеринослав (1906 р.)¹⁰⁹.

Отже, на сторінках неофіційної частини ЕГВ залишилася значна кількість матеріалів, що відобразили історію заснування катеринославського трамваю. Вони представлені в таких інформаційних жанрах: замітка, звіт, репортаж, в аналітичних жанрах статті та листі до редакції, художньо-публіцистичному жанрі фейлетону, а також у жанрі документальних матеріалів, – проекті договору. Публікації 1884–1890 рр. найменш інформативні. Вони представлені стислими замітками та звітами й обмежуються інформацією про охочих отримати концесію на будівництво трамваю, подавачів проектів та тип трамваю. Публікації 1890–1898 рр. відрізняються від попередніх інформативністю та різноманітністю жанрів. Вони висвітлюють умови проектів договорів та зміни, що вносилися в ході роботи над ними, представляють широке обговорення умов проектів та їх порівняльний аналіз, відображають роботу міської управи, думи та сформованих нею трамвайних комісій для розгляду проектів, вироблення умов, вирішення будівельних та широкого кола інших питань, показують процеси ведення перемовин, укладення угод, затвердження технічних проектів та договорів на будівництво, реорганізації акціонерного товариства концесіонерів тощо.

Отже, можна стверджувати, що публікації «Екатеринославских губернских ведомостей» мають значний інформативний потенціал у дослідженні історії заснування катеринославського трамваю й можуть бути включені до основної джерельної бази для вивчення цієї проблематики.

¹⁰⁵ Проект договора на устройство и эксплуатацию в г. Екатеринославе 2-й сети электрических железных дорог инженеров И. Я. Езау и К. Ф. Неймайер // ЕГВ. – 1898. – № 195. – С. 3; Проект договора на устройство и эксплуатацию в г. Екатеринославе 2-й сети электрических железных дорог инженеров И. Я. Езау и К. Ф. Неймайер. (Окончание) // ЕГВ. – 1898. – № 196. – С. 3–4.

¹⁰⁶ Хроника // ЕГВ. – 1898. – № 204. – С. 3.

¹⁰⁷ Очередное собрание городской думы. Заседание 14 декабря. (Продолжение) // ЕГВ. – 1898. – № 272. – С. 3.

¹⁰⁸ Аванесян Д. «Екатеринославские губернские ведомости» (1838–1918): становлення та розвиток видання / Д. Аванесян // Наукові записки. Збірник праць молодих вчених та аспірантів. – Т. 23. – К., 2011. – С. 214–215; Аванесян Д. З. Матеріали з історії благодійництва на сторінках газети «Екатеринославские губернские ведомости» (1838–1918) / Д. З. Аванесян // Історія і культура Придніпров'я. Невідомі та маловідомі сторінки: Науковий щорічник. – К.: Видавець Олег Філок, 2017. – Вип. 13. – С. 70.

¹⁰⁹ Лазебник В. И. Екатеринославский городской голова / В. И. Лазебник // Грані. – 1998. – № 2. – листопад. – С. 92–97.

References

- Aprelskaya sessiya gorodskoy dumy (1894). *Yekaterinoslavskie gubernskie vedomosti – Yekaterinoslav provincial Gazette*, 90, 3. [in Russian].
- Avanesian, D. (2011). «Yekaterinoslavskie gubernskie vedomosti» (1838–1918): stanovlennia ta rozvytok vydannia. *Naukovi zapysky. Zbirnyk prats molodykh vchenykh ta aspirantiv*, Kyiv, T. 23, 196–220. [in Ukrainian].
- Avanesian, D. Z. (2017). Materialy z istorii blahodiinytstva na storinkakh hazety «Yekaterinoslavskie gubernskie vedomosti» (1838–1918). *Istoriia i kultura Prydniprovia. Nevidomi ta malovidomi storinky: Naukovyi shchorichnyk*, Kyiv: Vydavets Oleh Filiuk, Vyp. 13, [in Ukrainian].
- Baron Izhitsa (1894). Nabroski i zametki. *Yekaterinoslavskie gubernskie vedomosti – Yekaterinoslav provincial Gazette*, 79, 2–3. [in Russian].
- Baron Izhitsa (1894). Nabroski i zametki. *Yekaterinoslavskie gubernskie vedomosti – Yekaterinoslav provincial Gazette*, 136, 2–3. [in Russian].
- Baron Izhitsa (1895). Otvyety na pisma don-Pedro. *Yekaterinoslavskie gubernskie vedomosti – Yekaterinoslav provincial Gazette*, 47, 3. [in Russian].
- Baron Izhitsa (1895). Nabroski i zametki. *Yekaterinoslavskie gubernskie vedomosti – Yekaterinoslav provincial Gazette*, 57, 2–3. [in Russian].
- Baron Izhitsa (1895). Nabroski i zametki. *Yekaterinoslavskie gubernskie vedomosti – Yekaterinoslav provincial Gazette*, 107, 2–3. [in Russian].
- Budushchnost elektrichestva v Kieve (1894). *Yekaterinoslavskie gubernskie vedomosti – Yekaterinoslav provincial Gazette*, 181, 2–3. [in Russian].
- Chrezvychaynoe sobranie Yekaterinoslavskoy gorodskoy dumy (1894). *Yekaterinoslavskie gubernskie vedomosti – Yekaterinoslav provincial Gazette*, 172, 3. [in Russian].
- Chrezvychaynoe sobranie Yekaterinoslavskoy gorodskoy dumy 2 i 3 avgusta (1893). *Yekaterinoslavskie gubernskie vedomosti – Yekaterinoslav provincial Gazette, Chast neoffitsialnaya*, 82, 2–3. [in Russian].
- Chrezvychaynoe sobranie Yekaterinoslavskoy gorodskoy dumy 28 iyunya (1893). *Yekaterinoslavskie gubernskie vedomosti – Yekaterinoslav provincial Gazette, Chast neoffitsialnaya*, 67, 2–3. [in Russian].
- Chrezvychaynoe sobranie Yekaterinoslavskoy gorodskoy dumy 30 iyunya (1893). *Yekaterinoslavskie gubernskie vedomosti – Yekaterinoslav provincial Gazette, Chast neoffitsialnaya*, 69, 3. [in Russian].
- Delo po izdaniyu Yekaterinoslavskikh gubernskikh vedomostey*. Rossiyskiy gosudarstvennyy istoricheskyy arkhiv (RGIA). F. 776. Op. 4. D. 310. L. 11–13, 14, 17–19 ob. [in Russian].
- Don-Pedro iz Mandrikovki (1895). Pisma k Izhitse. *Yekaterinoslavskie gubernskie vedomosti – Yekaterinoslav provincial Gazette*, 41, 3. [in Russian].
- Don-Pedro iz Mandrikovki (1897). Arabeski. *Yekaterinoslavskie gubernskie vedomosti – Yekaterinoslav provincial Gazette*, 79, 2. [in Russian].
- Don-Pedro iz Mandrikovki (1897). Arabeski. *Yekaterinoslavskie gubernskie vedomosti – Yekaterinoslav provincial Gazette*, 91, 2. [in Russian].
- Don-Pedro iz Mandrikovki (1898). Arabeski. *Yekaterinoslavskie gubernskie vedomosti – Yekaterinoslav provincial Gazette*, 194, 2. [in Russian].
- Ekstrennoe zasedanie Yekaterinoslavskoy gorodskoy dumy 12 maya 1895 goda (1895). *Yekaterinoslavskie gubernskie vedomosti – Yekaterinoslav provincial Gazette*, 101, 3. [in Russian].
- Elektricheskie tramvai v Amerike (1894). *Yekaterinoslavskie gubernskie vedomosti – Yekaterinoslav provincial Gazette*, 115, 2–3. [in Russian].
- G. R. (1890). Yekaterinoslav i konka. *Yekaterinoslavskie gubernskie vedomosti – Yekaterinoslav provincial Gazette, Chast neoffitsialnaya*, 4, 2. [in Russian].
- Gorodskoy obyvatel (1893). K Ya. Peltinovichu i «drugim». *Yekaterinoslavskie gubernskie vedomosti – Yekaterinoslav provincial Gazette, Chast neoffitsialnaya*, 104, 2–3. [in Russian].
- Grebtsova, I. S. (1995). Pressa yuzhnykh guberniy Ukrainy pervoy poloviny XIX v. kak istochnik po istorii Novorossiyskogo kraja. *Zapiski istorichnogo fakultetu*, Vip. 1, Odesa, 170–187. [in Russian].

- Grebtsova, I. S. (2002). *Periodicheskaya pechat v obshchestvennom razvitiy Yuzhnogo stepnogo regiona Rossiyskoy imperii (vtoraya tret XIX veka)*. Odessa: Astroprint. 408. [in Russian].
- Grebtsova, I. S. (2011). Osobennosti razvitiya periodiki v Novorossiyskom krae i Bessarabskoy oblasti v pervoy polovine XIX st. *Naukoviy visnik Mizhnarodnogo gumanitarnogo universitetu. Istoriya. Filosofiya. Politologiya*, Vip. 3, 4–9. [in Russian].
- Hrebtsova, I. S. (2004). Rehionalna presa pershoi polovyny XIX st. yak dzherelo vyvchennia rozvytku osvity v pivdennykh huberniiakh Ukrainy. *Naukovi pratsi. Seriya: Istorychni nauky*, Mykolaiv, Vyp. 19, t. 32, 128–133. [in Ukrainian].
- Hryzhenko, L. V. (2014). Transportne zabezpechennia naselennia mist Katerynoslavskoi hubernii naprykintsi XIX – pochatku XX st. *Hileia: naukovyi visnyk*, 31–34. [in Ukrainian].
- K delam gorodskogo tramvaya (1896). *Yekaterinoslavskie gubernskie vedomosti – Yekaterinoslav provincial Gazette*, 49, 3. [in Russian].
- Khronika (1889). *Yekaterinoslavskie gubernskie vedomosti – Yekaterinoslav provincial Gazette, Chast neoffitsialnaya*, 25, 163. [in Russian].
- Khronika (1890). *Yekaterinoslavskie gubernskie vedomosti – Yekaterinoslav provincial Gazette, Chast neoffitsialnaya*, 41, 2. [in Russian].
- Khronika (1890). *Yekaterinoslavskie gubernskie vedomosti – Yekaterinoslav provincial Gazette, Chast neoffitsialnaya*, 48, 2. [in Russian].
- Khronika (1890). *Yekaterinoslavskie gubernskie vedomosti – Yekaterinoslav provincial Gazette, Chast neoffitsialnaya*, 51, 1. [in Russian].
- Khronika (1890). *Yekaterinoslavskie gubernskie vedomosti – Yekaterinoslav provincial Gazette, Chast neoffitsialnaya*, 58, 2–3. [in Russian].
- Khronika (1893). *Yekaterinoslavskie gubernskie vedomosti – Yekaterinoslav provincial Gazette, Chast neoffitsialnaya*, 34, 1. [in Russian].
- Khronika (1893). *Yekaterinoslavskie gubernskie vedomosti – Yekaterinoslav provincial Gazette, Chast neoffitsialnaya*, 40, 3. [in Russian].
- Khronika (1893). *Yekaterinoslavskie gubernskie vedomosti – Yekaterinoslav provincial Gazette*, 143, 3. [in Russian].
- Khronika (1894). *Yekaterinoslavskie gubernskie vedomosti – Yekaterinoslav provincial Gazette*, 57, 2. [in Russian].
- Khronika (1894). *Yekaterinoslavskie gubernskie vedomosti – Yekaterinoslav provincial Gazette*, 104, 2. [in Russian].
- Khronika (1894). *Yekaterinoslavskie gubernskie vedomosti – Yekaterinoslav provincial Gazette*, 127, 3. [in Russian].
- Khronika (1894). *Yekaterinoslavskie gubernskie vedomosti – Yekaterinoslav provincial Gazette*, 133, 3. [in Russian].
- Khronika (1894). *Yekaterinoslavskie gubernskie vedomosti – Yekaterinoslav provincial Gazette*, 231, 2–3. [in Russian].
- Khronika (1894). *Yekaterinoslavskie gubernskie vedomosti – Yekaterinoslav provincial Gazette*, 249, 4. [in Russian].
- Khronika (1895). *Yekaterinoslavskie gubernskie vedomosti – Yekaterinoslav provincial Gazette*, 7, 2. [in Russian].
- Khronika (1895). *Yekaterinoslavskie gubernskie vedomosti – Yekaterinoslav provincial Gazette*, 12, 3. [in Russian].
- Khronika (1895). *Yekaterinoslavskie gubernskie vedomosti – Yekaterinoslav provincial Gazette*, 58, 2. [in Russian].
- Khronika (1895). *Yekaterinoslavskie gubernskie vedomosti – Yekaterinoslav provincial Gazette*, 115, 2. [in Russian].
- Khronika (1895). *Yekaterinoslavskie gubernskie vedomosti – Yekaterinoslav provincial Gazette*, 120, 3. [in Russian].
- Khronika (1895). *Yekaterinoslavskie gubernskie vedomosti – Yekaterinoslav provincial Gazette*, 134, 2. [in Russian].

- Khronika (1895). *Yekaterinoslavskie gubernskie vedomosti – Yekaterinoslav provincial Gazette*, 144, 3. [in Russian].
- Khronika (1895). *Yekaterinoslavskie gubernskie vedomosti – Yekaterinoslav provincial Gazette*, 152, 2. [in Russian].
- Khronika (1895). *Yekaterinoslavskie gubernskie vedomosti – Yekaterinoslav provincial Gazette*, 181, 3. [in Russian].
- Khronika (1896). *Yekaterinoslavskie gubernskie vedomosti – Yekaterinoslav provincial Gazette*, 50, 3. [in Russian].
- Khronika (1896). *Yekaterinoslavskie gubernskie vedomosti – Yekaterinoslav provincial Gazette*, 100, 3. [in Russian].
- Khronika (1896). *Yekaterinoslavskie gubernskie vedomosti – Yekaterinoslav provincial Gazette*, 120, 3. [in Russian].
- Khronika (1897). *Yekaterinoslavskie gubernskie vedomosti – Yekaterinoslav provincial Gazette*, 73, 2–3. [in Russian].
- Khronika (1897). *Yekaterinoslavskie gubernskie vedomosti – Yekaterinoslav provincial Gazette*, 198, 3. [in Russian].
- Khronika (1898). *Yekaterinoslavskie gubernskie vedomosti – Yekaterinoslav provincial Gazette*, 27, 3. [in Russian].
- Khronika (1898). *Yekaterinoslavskie gubernskie vedomosti – Yekaterinoslav provincial Gazette*, 28, 3. [in Russian].
- Khronika (1898). *Yekaterinoslavskie gubernskie vedomosti – Yekaterinoslav provincial Gazette*, 30, 3. [in Russian].
- Khronika (1898). *Yekaterinoslavskie gubernskie vedomosti – Yekaterinoslav provincial Gazette*, 42, 3. [in Russian].
- Khronika (1898). *Yekaterinoslavskie gubernskie vedomosti – Yekaterinoslav provincial Gazette*, 46, 3. [in Russian].
- Khronika (1898). *Yekaterinoslavskie gubernskie vedomosti – Yekaterinoslav provincial Gazette*, 176, 2. [in Russian].
- Khronika (1898). *Yekaterinoslavskie gubernskie vedomosti – Yekaterinoslav provincial Gazette*, 188, 3. [in Russian].
- Khronika (1898). *Yekaterinoslavskie gubernskie vedomosti – Yekaterinoslav provincial Gazette*, 204, 3. [in Russian].
- Lazebnik, V. (1996). I pokatilsya po relsam vagon: K 100-letiyu zakladki stantsiy elektricheskogo tramvaya v Yekaterinoslave. *Nashe misto – Our city*, 13 chervnya. [in Russian].
- Lazebnik, V. (1997). Dnepropetrovskomu tramvayu – 100 let. *Torgovyy dom – Trading house*, 27 iyunya. [in Russian].
- Lazebnik, V. (1997). «Okolo damskikh shpilek»: Iz istorii tramvaya. *Torgovyy dom – Trading house*, 8 avgusta. [in Russian].
- Lazebnik, V. I. (1998). Yekaterinoslavskiy gorodskoy golova, *Grani*, 2, 92–97. [in Russian].
- Lazebnik, V. (2007). I tramvay pokatilsya. *Novyy gorod – New town*, 6, 58–63. [in Russian].
- Lazebnyk, V. (2011). Elektrychnyi tramvai Katerynoslava: Do 115-richchia pershoho tramvaiu v m. Katerynoslavi. *Moie Prydniprovia: Kalendar pamiatnykh dat Dnipropetrovskoi oblasti na 2011 rik*, I pivrichchia, ch. I, Dnipropetrovsk: DOUNB, 172–174. [in Ukrainian].
- Lazebnik, V. I. (2012). *Neizvestnaya Yekaterinoslavshchina. Istoricheskiy ocherk*. Dnepropetrovsk: Dneprokniga. 447 s. [in Russian].
- Lisovskiy, N. M. (1915). *Bibliografiya russkoy periodicheskoy pechati 1703–1900 gg.: Materialy dlya istorii russkoy zhurnalistiki*. Petrograd: Tip. AO tip. dela. [in Russian].
- Maydanskii, I. M. (1894). Gorodskaya zheleznaya doroga v Yekaterinoslave. *Yekaterinoslavskie gubernskie vedomosti – Yekaterinoslav provincial Gazette*, 205, 3. [in Russian].
- Mestnaya khronika (1887). *Yekaterinoslavskie gubernskie vedomosti – Yekaterinoslav provincial Gazette*, 95, 7. [in Russian].
- Mestnaya khronika (1888). *Yekaterinoslavskie gubernskie vedomosti – Yekaterinoslav provincial Gazette*. *Chast neoffitsialnaya*, 28, 2. [in Russian].

- Mestnaya khronika (1888). *Yekaterinoslavskie gubernskie vedomosti – Yekaterinoslav provincial Gazette. Chast neoffitsialnaya*, 53, 2. [in Russian].
- Mestnaya khronika (1892). *Yekaterinoslavskie gubernskie vedomosti – Yekaterinoslav provincial Gazette. Chast neoffitsialnaya*, 7, 2. [in Russian].
- Mestnaya khronika (1892). *Yekaterinoslavskie gubernskie vedomosti – Yekaterinoslav provincial Gazette. Chast neoffitsialnaya*, 17, 2. [in Russian].
- Mestnaya khronika (1892). *Yekaterinoslavskie gubernskie vedomosti – Yekaterinoslav provincial Gazette. Chast neoffitsialnaya*, 18, 2. [in Russian].
- Mestnaya khronika (1892). *Yekaterinoslavskie gubernskie vedomosti – Yekaterinoslav provincial Gazette. Chast neoffitsialnaya*, 21, 2. [in Russian].
- Mestnaya khronika (1892). *Yekaterinoslavskie gubernskie vedomosti – Yekaterinoslav provincial Gazette. Chast neoffitsialnaya*, 22, 2. [in Russian].
- Mestnaya khronika (1892). *Yekaterinoslavskie gubernskie vedomosti – Yekaterinoslav provincial Gazette. Chast neoffitsialnaya*, 28, 2. [in Russian].
- Mestnaya khronika (1892). *Yekaterinoslavskie gubernskie vedomosti – Yekaterinoslav provincial Gazette. Chast neoffitsialnaya*, 39, 2. [in Russian].
- Mestnaya khronika (1892). *Yekaterinoslavskie gubernskie vedomosti – Yekaterinoslav provincial Gazette. Chast neoffitsialnaya*, 41, 2. [in Russian].
- Mestnaya khronika (1892). *Yekaterinoslavskie gubernskie vedomosti – Yekaterinoslav provincial Gazette. Chast neoffitsialnaya*, 44, 2. [in Russian].
- Mestnaya khronika. O konke (1892). *Yekaterinoslavskie gubernskie vedomosti – Yekaterinoslav provincial Gazette. Chast neoffitsialnaya*, 28, 2. [in Russian].
- Mestnyy zhitel (1894). Pismo v redaktsiyu. *Yekaterinoslavskie gubernskie vedomosti – Yekaterinoslav provincial Gazette*, 132, 3–4. [in Russian].
- Natsionalnyi reiestr vtrachenykh ta peremishchenykh arkhivnykh fondiv: Arkhivni fondy Ukrainy vtracheni v period Druhoi svitovoi viiny* (2007). Knyha 1. Kyiv. 134–165. [in Ukrainian].
- Naumenko, I. M. (1997). *Z vershyny stolittia: Korotkyi narys istorii budivnytstva i rozvytku elektrychnoho transportu mista Dnipropetrovska*. Dnipropetrovsk: Porohy. 118 s. [in Ukrainian].
- Noyabrskaya sessiya gorodskoy dumy (1894). *Yekaterinoslavskie gubernskie vedomosti – Yekaterinoslav provincial Gazette*, 252, 3. [in Russian].
- Noyabrskaya sessiya gorodskoy dumy (1894). *Yekaterinoslavskie gubernskie vedomosti – Yekaterinoslav provincial Gazette*, 253, 4. [in Russian].
- Ocherednoe sobranie dumy 14 yanvarya 1898 goda (1898). *Yekaterinoslavskie gubernskie vedomosti – Yekaterinoslav provincial Gazette*, 12, 3. [in Russian].
- Ocherednoe sobranie gorodskoy dumy. Zasedanie 14 dekabrya. (Prodolzhenie) (1898). *Yekaterinoslavskie gubernskie vedomosti – Yekaterinoslav provincial Gazette*, 272, 3. [in Russian].
- Ot redaktsii (1893). *Yekaterinoslavskie gubernskie vedomosti – Yekaterinoslav provincial Gazette. Chast neoffitsialnaya*, 122, 1. [in Russian].
- Peltinovich, Ya. (1893). Pismo v redaktsiyu. *Yekaterinoslavskie gubernskie vedomosti – Yekaterinoslav provincial Gazette. Chast neoffitsialnaya*, 93, 3–4. [in Russian].
- Peltinovich, Ya. (1894). Pismo v redaktsiyu. *Yekaterinoslavskie gubernskie vedomosti – Yekaterinoslav provincial Gazette*, 135, 3. [in Russian].
- Po delu Peltinovicha (1897). *Yekaterinoslavskie gubernskie vedomosti – Yekaterinoslav provincial Gazette*, 78, 2. [in Russian].
- Po povodu ustroystva konnozheleznoy dorogi (1890). *Yekaterinoslavskie gubernskie vedomosti – Yekaterinoslav provincial Gazette. Chast neoffitsialnaya*, 38, 1. [in Russian].
- Polnoe sobranie zakonov Rossiyskoy imperii (PSZRI)* (1838). Sobranie vtoroe, Sankt-Peterburg: Tipografiya II Otdeleniya Sobstvennoy Ye. I. V. Kantselyarii. T. 12. Otdelenie pervoe (1837), pp. 459–462. [in Russian].
- PSZRI* (1846). Sobranie vtoroe, Sankt-Peterburg: Tipografiya II Otdeleniya Sobstvennoy Ye. I. V. Kantselyarii. T. 20. Otdelenie pervoe (1845), pp. 16–60. [in Russian].

PSZRI (1901). *Sobranie trete*. Sankt-Peterburg: Gosudarstvennaya tipografiya. T. 18. Otdelenie pervoe (1898). pp. 979–981. [in Russian].

Portnova, T. (2012, liutyi 20). *Evolutsiia miskoho seredovyshcha Katerynoslava kintsia XIX – pochatku XX st.* Retrieved from <http://www.historians.in.ua/index.php/en/doslidzhennya/144-tetiana-portnova-evolyutsiya-miskoho-seredovyshcha-katerynoslava-kintsya-khikh-pochatku-khkh-st> [in Ukrainian].

Postanovleniya gorodskikh dum (1884). *Yekaterinoslavskie gubernskie vedomosti – Yekaterinoslav provincial Gazette*, 68, 5. [in Russian].

Postanovleniya gorodskikh dum (1885). *Yekaterinoslavskie gubernskie vedomosti – Yekaterinoslav provincial Gazette*, 16, 4. [in Russian].

Postanovleniya gorodskikh dum (1886). *Yekaterinoslavskie gubernskie vedomosti – Yekaterinoslav provincial Gazette*, 2, 4. [in Russian].

Proekt dogovora na ustroystvo i eksploatatsiyu v g. Yekaterinoslave 2-y seti elektricheskikh zheleznykh dorog inzhenerov I. Ya. Ezau i K. F. Neymayer (1898). *Yekaterinoslavskie gubernskie vedomosti – Yekaterinoslav provincial Gazette*, 195, 3. [in Russian].

Proekt dogovora na ustroystvo i eksploatatsiyu v g. Yekaterinoslave 2-y seti elektricheskikh zheleznykh dorog inzhenerov I. Ya. Ezau i K. F. Neymayer. (Okonchanie) (1898). *Yekaterinoslavskie gubernskie vedomosti – Yekaterinoslav provincial Gazette*, 196, 3–4. [in Russian].

Proekt dogovora ob ustroystve i eksploatatsii elektricheskoy zheleznoy dorogi v gorode Yekaterinoslave (1895). *Yekaterinoslavskie gubernskie vedomosti – Yekaterinoslav provincial Gazette*, 76, 2–3. [in Russian].

Shkolna, O. (1995). Z istorii katerynoslavskoi presy (1838–1917 rr.): osoblyvosti stanovlennia ta rozvytku. *Visnyk Kyivskoho universytetu. Seriya: zhurnalistyka*. Vyp. 2, K., pp. 239–249. [in Ukrainian].

Shkolna, O. (1999). Tendentsii u rozvytku mistsevoi ofitsiinoi periodyky u 1838–1917 rr. (na prykladi vydan Katerynoslavskoi hubernii). *Ukrainska periodyka: istoriia i suchasnist: Dop. ta povid. piatoi Vseukr. nauk.-teoret. konf. 2–28 lystopada 1998 r.*, Lviv, pp. 449–457. [in Ukrainian].

Svedeniya o Yekaterinoslavskom tramvae (1896). *Yekaterinoslavskie gubernskie vedomosti – Yekaterinoslav provincial Gazette*, 38, 3. [in Russian].

Tozhe Yekaterinoslavets (1894). Elektricheskyy tramvay ili konka. *Yekaterinoslavskie gubernskie vedomosti – Yekaterinoslav provincial Gazette*, 89, 1. [in Russian].

V. P-li [Vox populi] (1895). Nashi gorodskie dela. *Yekaterinoslavskie gubernskie vedomosti – Yekaterinoslav provincial Gazette*, 9, 4. [in Russian].

Yekaterinoslav, 26 aprelya (1894). *Yekaterinoslavskie gubernskie vedomosti – Yekaterinoslav provincial Gazette*, 87, 2–3. [in Russian].

Yekaterinoslav, 3 iyulya (1894). *Yekaterinoslavskie gubernskie vedomosti – Yekaterinoslav provincial Gazette*, 141, 2. [in Russian].

Yekaterinoslav, 14 avgusta (1894). *Yekaterinoslavskie gubernskie vedomosti – Yekaterinoslav provincial Gazette*, 175, 2. [in Russian].

Yekaterinoslavets (1894). «Konka ili elektricheskyy tramvay?». *Yekaterinoslavskie gubernskie vedomosti – Yekaterinoslav provincial Gazette*, 89, 1. [in Russian].

Zheleznyaya doroga s podzemnym provolochnym privodnym kanatom po sposobu g. Chachkova (1882). Sankt-Peterburg: Kommerch. skoropech. Ye. Tille. 11 s. [in Russian].

**Проекти договорів на будівництво та експлуатацію катеринославського трамваю,
представлені на сторінках ЕГВ**

Рік, подавач проекту, тип трамваю	Основні умови
Березень 1890 р., товариство на вірі «П. А. Алексеев и К°» (Москва), кінно-залізнична дорога	1) строк концесії – 40 років; 2) маршрут: ➤ <i>перша лінія</i> – «вокзал – Екатерининский пр. – городская управа» ¹¹⁰ ; ➤ <i>друга лінія</i> – «городская управа – сад Потемкина (или городская управа – Новодворянская ул. – сад Потемкина)»; ➤ <i>третья лінія</i> – «Екатерининский пр. – Торговая ул. – Харьковская ул. – Упорная ул. – Иорданская ул. – р. Днепр»; ➤ <i>четверта лінія</i> – «Екатерининский пр. – товарная станция ж/д – Петербургская ул. – Качельная пл. – Екатерининский пр. (или прямо по Стародворянской ул. до Торговой линии)»; ➤ <i>п'ята лінія</i> – «пассажирская станция Екатерининской ж/д – Нижне-Павловская ул. – Брянский завод (или Екатерининский пр. – Александровская ул. – Казачья-Нагорная ул. – Острожная пл. – Военная ул. – Чечеловская слободка – Брянский завод)»; ➤ <i>необов'язкова лінія</i> – «Екатерининский пр. – Волосская ул. – Меткая ул. – Ярмарочная пл. – лагерь и городской лес (или сад Потемкина – Ярмарочная пл. – лагерь»); 3) завдаток на виконання договору – 10 тис. руб.; 4) розмір плати концесіонера за право експлуатації трамваю – 2 % від річного валового прибутку; 5) плата за проїзд: 5 коп. за лінію; до Брянського заводу та до табору – 10 коп.; при пересадці – 8 коп.; для учнів – 3 коп.; 6) передбачена виплата різниці з візницького промислу, у разі зменшення прибутку з неї з відкриттям конки
1890 р., Немировський, купці Рагінські (Катеринослав), кінно-залізнична дорога	1) строк концесії – 50 років; 2) маршрут: ➤ «станция Екатерининской ж/д – Петербургская ул. – Фабричная ул. – Екатерининский пр. – городская управа – на гору» (всього 10 вагонів); 3) завдаток на виконання договору – 3 тис. руб.; 4) розмір плати за право експлуатації – 40 руб. з вагону 5) плата за проїзд: по 5 коп. від станції до міського саду, від міського саду до управи та від управи на гору ¹¹¹
21 березня 1892 р., товариство на вірі «П. А. Алексеев и К°» (Москва), кінно-залізнична дорога, остаточний договір	1) строк концесії – 40 років; 2) маршрут: ➤ <i>перша лінія</i> – «дом Зайденберга (бывш. Ярмарочная пл.) – Екатерининский пр. – вокзал Екатерининской ж/д» ; ➤ <i>друга лінія</i> – «первая линия на Торговой и Иорданской ул. – р. Днепр» (мають бути відкриті протягом 1 року); ➤ <i>третья лінія</i> – «вокзал Екатерининской ж/д – мимо Павловской слободки – первая улица Чечеловской слободки – Брянский завод» (протягом 2 років);

¹¹⁰ Назви вулиць, площ та інших міських об'єктів Катеринослава подано за текстом публікацій ЕГВ.

¹¹¹ Г. Р. Катеринослав и конка // ЕГВ. Часть неофициальная. – 1890. – № 34. – С. 2.

Рік, подавач проекту, тип трамваю	Основні умови
	<p>➤ <i>четверта лінія</i> – «Екатерининский пр. – Александровская ул. – Верхнебазарная ул. – Тюремная пл. – Военная ул. – Александро-Невская пл.» (протягом 5 років);</p> <p>➤ <i>п'ята лінія</i> – «Екатерининский пр. – Лесопильная ул. – парашодная пристань» (протягом другого року);</p> <p>3) завдаток на виконання договору – 10 тис. руб.;</p> <p>4) розмір плати за право експлуатації – з 7-го року експлуатації в перші 10 років – 1 % річного валового прибутку, наступні 10 р. – 2 %, решта часу – 3 %;</p> <p>5) плата за проїзд: від Соборної пл. до вокзалу – 8 коп., до Брянського заводу – 13 коп., до управи, Олександрівської та Торгової вул. – 5 коп.; від управи до вокзалу – 5 коп.; від Олександрівської та Торгової вул. до вокзалу – 5 коп., від вокзалу до заводу – 5 коп.; 2-га лінія – 3 коп.; 4-та лінія – 5 коп. (для учнів – половина);</p> <p>6) вагони можуть бути однокласні, літні та зимові, та парокінні без імперіалу; рух вагонів обов'язковий: з 1.04. по 1.10. – з 7:00 до 21:00; з 1.10. по 1.04. – з 8:00 до 20:00; інтервал руху – не більше 20 хвилин¹¹²</p>
<p>1894 р., інженер Олексій Михайлович Горяїнов, (Катеринослав), змішаний тип</p>	<p>1) строк концесії – 50 років;</p> <p>2) маршрут:</p> <p>➤ <i>перша лінія</i> – «ж/д станція – Екатеринбургский пр. – Соборная пл.» (електрична тяга);</p> <p>➤ <i>друга лінія</i> – «Торговая ул. – Иорданская ул. – р. Днепр»;</p> <p>➤ <i>третья лінія</i> – «вокзал – Лесопильная ул. – парашодная пристань» (2-га та 3-тя лінії на кінній тязі);</p> <p>3) завдаток на виконання договору – 10 тис. руб.;</p> <p>4) розмір плати за право експлуатації – з 6-го року експлуатації в перші 10 років – 0,5 % від чистого річного прибутку, наступні 10 років – 1 %, після – 1,5 %;</p> <p>5) плата за проїзд: 1-ша лінія – 10 коп., 2-га лінія – 5 коп., 3-тя лінія – 3 коп. (для учнів – половина);</p> <p>6) строк введення в експлуатацію – 2,5 роки</p>
<p>1894 р., Сигизмунд Карлович Суховерхий (Варшава), кінно-залізний дорога</p>	<p>1) строк концесії – 40 років;</p> <p>2) маршрут:</p> <p>➤ <i>перша лінія</i> – «ж/д станція – городская управа» (повинна бути відкрита через 1 рік);</p> <p>➤ <i>друга лінія</i> – «Торговая ул. – р. Днепр»;</p> <p>➤ <i>третья лінія</i> – «Лесопильная ул. – парашодная пристань» (2-га та 3-тя лінії повинні бути відкриті через 2 роки);</p> <p>3) завдаток на виконання договору – 10 тис. руб.;</p> <p>4) розмір плати за право експлуатації – з 4-го року експлуатації в перші 10 років – 1 % від річного валового прибутку, друге 10-річчя – 2 %, третє – 3 %;</p> <p>5) плата за проїзд – по 5 коп. за лінію, для учнів – 3 коп.¹¹³</p>

¹¹² Местная хроника // ЕГВ. Часть неофициальная. – 1892. – № 28. – С. 2.

¹¹³ Екатеринбург, 26 апреля // ЕГВ. – 1894. – № 87. – С. 2–3.

Рік, подавач проекту, тип трамваю	Основні умови
<p>1894 р., інженер Іона Михайлович Майданський (Катеринослав), електричний трамвай</p>	<p>1) маршрут: > <i>перша лінія</i> – «Соборная пл. – вокзал»; > <i>друга лінія</i> – «Европейская гостиница (угол Екатерининского пр. и Яковлевского сквера) – парадная пристань (через Петербургскую ул.)»; 2) місто під гарантію своєї нерухомості має випустити 1 000 акцій по 200 руб. для утворення капіталу на будівництво трамваю; на час розгляду проекту вже було заявлено вимог на акції на суму більше 100 тис. руб.; 3) для підписки на акції перевага надається містянам; 4) акціонери поміж себе обирають правління, дії якого має контролювати міська управа; 5) гроші за акції вносяться поступово, у міру необхідності; 6) розподіл прибутку: 5 % – на оплату акцій, решту порівну ділять між собою міське управління та акціонери; 7) з прибутку міста формується капітал для викупу акцій¹¹⁴</p>
<p>1895 р., трамвайна комісія, обрана катеринославською міською думою, електричний трамвай</p>	<p>1) строк концесії – 40 років; 2) маршрут: > <i>перша лінія</i> – «пассажирская станция Екатерининской ж/д – Екатерининский пр. – Соборная пл. – поворот влево, мимо собора со стороны Потемкинського сада – мимо зданий губернской земской больницы – дом Шпаковского»; > <i>друга лінія</i> – «р. Днепр – Иорданская ул. – Торговая ул. – Екатерининский пр. – Александровская ул. – Базарная ул.»; > <i>третья лінія</i> – «пассажирская станция Екатерининской ж/д – Лесопильная ул. – парадная пристань»; 3) завдаток на виконання договору – 50 тис. руб.; 4) розмір плати за право експлуатації – з 3-го року експлуатації в перші 10 років – 2 % від річного валового прибутку, наступні 10 р. – 4 %, решта часу – 6 %; 5) плата за проїзд: 1-ша лінія – 8 коп., від Соборної пл. до Торгової вул. – 5 коп., від Торгової вул. до вокзалу – 5 коп., від Торгової вул. до р. Дніпро – 3 коп., від Торгової вул. до Базарної вул. – 3 коп., 3-тя лінія – 3 коп.; для дітей віком до 5 років без окр. місця – безкоштовно, для учнів – замість 8 коп. – 4 коп., замість 5 коп. – 3 коп., замість 3 коп. – 2 коп., для поліціантів під час несення службових обов’язків – безкоштовно (не більше людини на вагон); 6) строк введення ліній в експлуатацію – 1 липня 1896 р.; 7) рух вагонів обов’язковий з 1.04. по 1.10. – з 7:00 до 23:00; з 1.10. по 1.04. – з 7:30 до 20:00; інтервал руху – не більше 15 хвилин¹¹⁵</p>
<p>1898 р., катеринославські інженери І. Я. Езау та К. Ф. Неймайер, друга мережа трамвайних шляхів</p>	<p>1) строк концесії – 38 років; 2) маршрут: > <i>перша лінія</i> – «вокзал – Покровская церковь – Перекрестная ул. – Широкая ул. – завод Боте – Тюремная пл. – Полевая ул. – городское кладбище – Вознесенская ул. – Казанская ул. – Троицкая церковь – Первозвановская ул. – Екатерининский пр. (может быть продолжена: Базарная ул. – Меткая ул. – дом Грановича (Шпаковского))»;</p>

¹¹⁴ Майданский І. М. Городская железная дорога в Екатеринославе / І. М. Майданский // ЕГВ. – 1894. – № 205. – С. 3; Апрельская сессия городской думы // ЕГВ. – 1894. – № 90. – С. 3.

¹¹⁵ Проект договора об устройстве и эксплуатации электрической железной дороги в городе Екатеринославе // ЕГВ. – 1895. – № 76. – С. 2–3.

Рік, подавач проекту, тип трамваю	Основні умови
	<p>➤ друга лінія – «вокзал – по тому же началу – Военная ул. – Первая Человка – Брянский завод (может быть продолжена от Человки через предполагаемый виадук Екатеринбургской ж/д до Кайдак)»;</p> <p>3) розмір плати за право експлуатації – з 3-го року експлуатації в перші 10 років – 2 % від річного валового прибутку, наступні 10 р. – 4 %, решта часу – 6 %;</p> <p>4) плата за проїзд: Катерининський пр. – Нові плани – вокзал – 5 коп., вокзал – Брянський завод – 5 коп., з пересадкою – 8 коп.; для дітей віком до 5 років без окр. місця – безкоштовно, для місцевих учнів – по 2 коп. за лінію (мають право на придбання місячного квитка за 1,5 руб.); для поліціантів під час несення службових обов'язків – безкоштовно (не більше людини на вагон без окр. місця);</p> <p>5) строк введення в експлуатацію – 1,5 року;</p> <p>6) рух вагонів обов'язковий з 1.04. по 1.10. – з 7:00 до 20:00; інтервал руху – не більше 15 хвилин¹¹⁶</p>

УДК 947.081: 334/734 «18/19»

КРЕДИТНА КООПЕРАЦІЯ В КРИМУ (ДРУГА ПОЛОВИНА ХІХ – ПОЧТОК ХХ ст.)

Пятницькова Ірина

(Донецький національний університет імені Василя Стуса)

Друга половина ХІХ – початок ХХ ст. були часом важливих політичних, соціально-економічних та світоглядних змін. Однією з новацій цього часу стало поширення кооперативного руху, який виступав рушієм і водночас певним індикатором модернізаційних процесів у суспільстві. У сучасній українській історіографії створено цілий ряд ґрунтовних робіт з історії кооперативного руху України другої половини ХІХ – початку ХХ ст. Проте на регіональному рівні проблема потребує подальшого вивчення. Найменш дослідженим є історія кооперативного руху в Криму, де особливі природно-кліматичні, соціально-економічні умови наклали свій відбиток на його розвиток. Серед всіх організаційних форм кооперативного руху в регіоні найбільшого поширення набули кредитні товариства, що визначає об'єкт дослідження. Метою статті є аналіз розвитку, напрямів діяльності та значення кредитної кооперації у Криму в другій половині ХІХ – початку ХХ ст. Завдання: розгляд соціально-економічних, правових умов, динаміки розвитку кредитної кооперації в Криму протягом досліджуваного періоду; аналіз фінансових, посередницьких операцій товариств, їхньої культурно-просвітницької та благодійницької діяльності; вплив кредитної кооперації на соціально-економічний, культурний розвиток регіону.

На основі наукової літератури та джерел було визначено, що перші кредитні кооперативи в регіоні почали відкриватися у 70-і роки ХІХ ст. Ініціатива їх заснування належала представникам місцевої інтелігенції і на початкових етапах розвитку не приваблювала уваги широких мас. Збільшення кількості кооперативних товариств в Криму спостерігалось тільки після 1905 г.

¹¹⁶ Проект договора на устройство и эксплуатацию в г. Екатеринославе 2-й сети электрических железных дорог инженеров И. Я. Эзау и К. Ф. Неймайер // ЕГВ. – 1898. – № 195, 196. – С. 3–4.