

УДК 94 (477.65)«18»

DOI <https://doi.org/10.24919/2308-4863/51-11>

Лариса ФІЛОРЕТОВА,
orcid.org/0000-0001-7177-4933

*кандидат історичних наук,
доцент кафедри історії України та всесвітньої історії,
декан факультету історії, бізнес-освіти та права
Центральноукраїнського державного педагогічного університету імені Володимира Винниченка
(Кропивницький, Україна) larisafiloretova@gmail.com*

Артем БЕЗШКУРЕНКО,
orcid.org/0000-0002-6329-6633

*заступник директора – завідувачий науковою редакцією
Регіонального центру наукових досліджень з історії України та підготовки історико-краєзнавчих
видань Кіровоградської обласної ради
(Кропивницький, Україна) abeshkurenko@gmail.com*

ОКРЕМІ АСПЕКТИ БУДІВНИЦТВА ЛІНІЙ ЕЛЕКТРИЧНОГО ТРАМВАЮ У МІСТІ ЄЛИСАВЕТГРАДІ НАПРИКІНЦІ ХІХ СТОЛІТТЯ

Метою публікації є дослідження особливостей процесу укладання договору на спорудження мережі залізничних колій для налагодження належного функціонування електричного трамваю в місті Єлисаветграді Херсонської губернії. Також метою статті є визначення ролі Олександра Миколайовича Папутіна, як голови міського управління, у розробці положень та процесі затвердження договору з підрядником для реалізації такого масштабного будівництва. Авторами розглядаються основні пункти договору, які розкривають особливості спорудження трамвайних колій, фінансування всього будівництва, використання та володіння майном і землею, що обумовлювали забезпечення роботи трамваю. Досліджено пункти документа, що визначали розмір плати за перевезення пасажирів та вантажів. Методологія дослідження ґрунтується на поєднанні загальнонаукових та спеціально-історичних методів. До першої категорії відноситься аналіз, синтез, узагальнення. Друга категорія включає хронологічний, історико-системний, історико-генетичний методи. Наукова новизна полягає у комплексному вивченні документів (зокрема договору на спорудження інфраструктури для роботи електричного трамваю), затверджених міським управлінням, з урахуванням необхідності розвитку міста Єлисаветграда як повітового центру. Характерною ознакою цього договору була наявність положень, що регулювали процес розвитку та благоустрою міста, одночасно посилюючи темпи розбудови транспортної інфраструктури всього міста. Дослідження дає змогу зробити висновок про важливість укладання договору на спорудження мережі міських колій та необхідної кількості будівель для забезпечення роботи трамваю. Отже, як чиновнику, що займав посаду міського голови, О. М. Папутіну вдалося реалізувати плани по розвитку транспортної інфраструктури міста Єлисаветграда.

***Ключові слова:** електричний трамвай, транспортна інфраструктура, міська залізниця, Олександр Миколайович Папутін, Єлисаветград.*

Larysa FILORETOVA,
orcid.org/0000-0001-7177-4933
Candidate of Historical Sciences,

*Associate Professor at the Department of History of Ukraine and World History,
Dean of the Faculty of History, Business education and Law Department
Volodymyr Vynnychenko Central Ukrainian State Pedagogical University (Kropyvnytskyi, Ukraine)
larisafiloretova@gmail.com*

Artem BEZSHKURENKO,
orcid.org/0000-0002-6329-6633

*Deputy Director - Head of the Scientific Editorial
Regional Center for Research in the History of Ukraine and Preparation of Historical and Local History
Publications of the Kirovohrad Regional Council
(Kropyvnytskyi, Ukraine) abeshkurenko@gmail.com*

CERTAIN ASPECTS OF CONSTRUCTION OF ELECTRIC TRAM LINES IN THE CITY OF YELISAVETGRAD AT THE END OF THE NINETEENTH CENTURY

The aim of the publication is to research the peculiarities of concluding a contract for the construction of a network of railway tracks for establishing the proper functioning of the electric tram in the city of Yelisavetgrad, Kherson

Governorate. In addition, the aim of the article is to determine the role of Oleksandr Mykolaiovych Pashutin, as the head of the city administration, in the development of regulations and the process of approving the contract with the contractor for the realization of such a huge construction. The authors consider the main points of the agreement, which describe the features of the construction of tram tracks, financing of all the construction, using and possession of property and land, which were used for providing the work of the tram. The points of the document that determined the amount of payment for the transportation of passengers and goods are also investigated. The research methodology is based on a combination of general scientific and special historical methods. The first category includes analysis, synthesis, generalization. The second category includes chronological historical-systemic, historical-genetic methods. The scientific novelty is a complex research of documents (agreement for the construction of infrastructure for the work of electric tram), approved by the city administration, taking into account the necessity of developing the city of Yelisavetgrad as a district center. A characteristic feature of this agreement was the existence of positions that regulated the development and improvement of the city while increasing the pace of development of transport infrastructure throughout the city. The research makes it possible to make a conclusion about the importance of concluding an agreement for the construction of a network of city tracks and the required number of buildings for ensuring the work of the tram. As an official who held the post of mayor, O. M. Pashutin managed to realize plans for developing the transport infrastructure in the city of Yelisavetgrad.

Key words: electric tram, transport infrastructure, city railway, Oleksandr Mykolaiovych Pashutin, Yelisavetgrad.

Постановка проблеми. Історія повітового міста Єлисаветград Херсонської губернії другої половини XIX століття відзначилась стрімким економічним та культурним розвитком. Значною мірою цьому сприяла ефективна діяльність органів міського управління на чолі з Олександром Миколайовичем Пашутіним (перебував на посаді мера 1878–1905) (Марченко, Салтанова, 2012: 295–307). Саме йому в 1897 році вдалося реалізувати плани щодо розширення транспортної інфраструктури міста та ввести в експлуатацію електричний трамвай. Однак процес укладання договору на таке масштабне будівництво, як мережа трамвайних ліній, залишається недостатньо висвітленим у наукових публікаціях.

Аналіз досліджень. Серед праць сучасників досліджуваного періоду виділимо історичний нарис О. Пашутіна, у якому безпосередньо відображається поступовий процес розвитку міста Єлисаветграда. У публікаціях О. Марченка розглядаються окремі аспекти діяльності органів міського самоврядування Єлисаветграда у другій половині XIX – на початку XX століття. Дослідженню особливостей функціонування органів управління та їх взаємодії не тільки з громадськістю, а й із представниками різноманітних підприємств, що займалися економічною, будівельною, торговою та іншою діяльністю, присвячені праці краєзнавців В. Поліщука, К. Шляхового, В. Петракова, Ф. Шепеля. Для робіт О. Чорного та С. Шевченка характерним є вивчення широкого кола питань політичної та військової історії Єлисаветградського повіту Херсонської губернії. Публікації В. Крижанівського спрямовані на дослідження принципів організації роботи Єлисаветградської міської думи. Основою джерельної бази статті стали документи Єлисаветградської міської управи кінця XIX століття.

Метою роботи є дослідження особливостей змісту договору, що регулював процес будівни-

цтва мережі залізничних колій та налагодження належного функціонування електричного трамваю в місті Єлисаветграді.

Виклад основного матеріалу. Протягом останньої чверті XIX століття міська влада неодноразово намагалася реалізувати можливість пересуватися Єлисаветградом за допомогою електричного трамваю. Однак реальні кроки по втіленню цих планів у життя були здійснені тільки в 1895–1896 роках. Після тривалих перемовин з різними підрядниками найкращі умови для такого масштабного будівництва запропонував інженер Іван Олександрович Ліхачов.

Окремі пункти майбутнього договору будівництва обговорювалися на засіданнях міської думи під головуванням О. Пашутіна, тому він мав безпосередній вплив на процес узгодження змістового наповнення та укладання угоди.

Право на облаштування та термін експлуатації (концесії) електричного трамваю в місті Єлисаветграді становив п'ятдесят років і починався з дня підписання підприємцем остаточної редакції договору, тобто з 17 липня 1896 року (Пашутин, 1897: 238). Слід додати, що реалізація планів по будівництву трамвайних ліній мала сприяти підвищенню темпів загальної електрифікації міста. Підтвердження цьому знаходимо у фінансових документах міської управи, які розкривають наміри влади розповсюдити вуличне електричне освітлення (ДАКіро. Ф. 78. Оп. 4. Спр. 14. Арк. 1–3). Також про важливість активного використання електроенергії для благоустрою міста зазначалося на сторінках періодичної преси Єлисаветграда (Ведомости, 1897. № 19: 1–2). Однак безпосередня діяльність у цьому напрямку розпочалася вже після спорудження трамвайних ліній. У 1898 році було затверджено устав Єлисаветградського електричного товариства з метою облаштування і експлуатації електричної залізниці, освітлення та загалом використання електроенергії для різних цілей (Ведомости, 1898. № 89: 1–2).

Договір, що дозволив модернізувати транспортну інфраструктуру, укладався з метою перевезення пасажирів та вантажів між різними пунктами міста Єлисаветграда і його передмість (Систематический сборник, 1905: 430). Згідно з цим документом підприємцю І. Ліхачову надавалося право побудувати та експлуатувати мережу колій міської залізниці з електричною тягою, що мала реалізуватися за допомогою дротів на стовпах. Всі роботи повинні були проводитися за рахунок виконавця. Йому також дозволялося створити для цього акціонерне або інше товариство, діяльність якого б не суперечила чинному законодавству.

В документі зазначалося уточнення стосовно перевезення вантажів, яке передбачало їх короткий перелік: вантажі для парових млинів, фабрик, заводів та інших оптових складів. Також наголошено, що напрям вантажних ліній визначався міським управлінням. Передбачалася норма, згідно з якою у разі відсутності ліній для перевезення вантажів протягом п'яти років від дня відкриття пасажирського руху (або у разі зупинки перевезень товарів протягом одного року) – місту надавалося право віддати спорудження (або експлуатацію) колій для вантажного руху іншому підприємцю.

Розглянемо більш детально мережу колій пасажирських ліній електричного трамваю. Вони визначалися пунктом другим договору: лінія «А» починалася від пасажирської станції харківсько-миколаївської залізничної дороги і проходила повз церкву на Чигиринській вулиці до вул. Бульварної; по вул. Бульварній до вул. Дворцової; від вул. Дворцової до вул. Перспективної. Лінія «В» від вул. Перспективної поряд із міським бульваром; по вул. Перспективній через міст до окружного суду; від окружного суду по вул. Великій Пермській до дому нащадків Потоцького. Згодом додатковими угодами мережа колій розширювалася та ставала більш масштабною (Систематический сборник, 1905: 430–431).

Окремо визначалося право підприємця робити спеціальні літні пасажирські лінії до місць, де проводилися розваги, влаштовані міською владою. Будуватися вони могли за необхідності або якщо підприємець вважав ці лінії вигідними для себе. Напрямок цих ліній підприємець мав подавати на затвердження міського управління.

Стосовно моста, по якому проходила лінія «В», то підприємець зобов'язаний був протягом усього концесійного строку ремонтувати його за свій рахунок у всю довжину колій (шириною в одну та п'ять десятих саженив). У разі капітального ремонту підприємець мав оплатити одну четверту

вартості всього ремонту. На відшкодування витрат міста по будівництву мосту в обов'язки підприємця входила сплата шести тисяч рублів у перші три роки концесії (по дві тисячі рублів щороку).

Всі лінії електричного трамваю підприємець був зобов'язаний облаштувати та забезпечити рухомим складом відповідно до затвердженого технічного проекту. Обов'язок належного утримання та догляд за станом трамваю також покладалася на виконавця. Ця діяльність регламентувалася постановами міського управління, що видавалися на основі статті 108 Міського положення 1892 року (Полное собрание законов Российской империи, 1895: 449).

Розглянемо технічні особливості спорудження колій для руху трамваю. Вони зазначалися у пункті дев'ятому договору і передбачали наступні вимоги: колії мали бути сталевими, їх тип затверджувався владними постановами із попереднім погодженням з міським управлінням; на перехрестях (або за потреби) повинні були облаштовуватися зручні переїзди відповідно до технічного проекту; ширина колій могла бути від одного метра до п'яти футів, але однаковою на усіх лініях (Систематический сборник, 1905: 432). При спорудженні подвійної колії і на роз'їздах ширина між ними мала становити від п'яти до восьми футів, а радіус заокруглення – не менше семи з половиною саженив.

Ряд окремих вимог стосувався розташування колій. Вони могли бути прокладені в одну або дві сторони, з урахуванням ширини вулиці. При будівництві колій в одному напрямку облаштовувалися роз'їзди, кількість яких могла збільшуватися виконавцем у міру розвитку транспортної інфраструктури. Щодо роз'їздів, то вони не мали розташовуватися на перехрестях вулиць.

Категоричною була норма, що забороняла зміну профілю вулиць. Ця дія могла відбуватися тільки після погодження з міським управлінням. Колії розташовувалися так, щоб не заважати проїзду екіпажів.

Протягом усього концесійного терміну ремонт бруківки між коліями та по одному футу із зовнішньої сторони здійснювався підприємцем за його рахунок, обов'язково з урахуванням типу бруківки. Однак якщо місто змінювало систему чи тип бруківки на вулицях, де прокладені колії, то роботи по заміні на трамвайних лініях належали до обов'язків міста, а подальше утримання нового типу бруківки, де розташовувалися колії, відносилось до зобов'язань підприємця.

Очистку колій від сміття, бруду і снігу також мав здійснювати підприємець (протягом строку концесії).

Якщо виникала необхідність у зміні напрямку водостоків, то це дозволялося за умови збереження цілісності громадських та приватних будівель.

Роботи з прокладання мали бути проведені так, щоб не зупинявся рух екіпажів. Там, де було неможливо уникнути цього, рух призупинявся, але тільки за розпорядженням міського управління (після подання відповідної заяви виконавцем).

Всі роботи з будівництва мережі трамвайних колій мали узгоджуватися з положеннями правил, що стосувалися спорудження міських будівель, також будь-які зміни у затвердженому технічному проекті та нові роботи щодо розвитку трамвайних ліній або їх капітальної зміни, мали розглядатися та затверджуватися міською владою. Однак поточний ремонт колій проводився без дозволу управи, якомога швидше, щоб не затримувати надовго рух.

Слід зазначити, що земля, необхідна для колій; під облаштування дерев'яних або металевих стовпів для електричних дротів; під спорудження електричних машин; для приміщень, де знаходилися вагони, майстерні, перебували робітники; для облаштування павільйонів та навісів надавалася містом безкоштовно на весь строк концесії (Систематический сборник, 1905: 433).

Вищезгадані будівлі могли бути кам'яними або дерев'яними на кам'яних фундаментах. Приміщення, де знаходилися спеціальні машини, що забезпечували функціонування електричної мережі, були виключно кам'яними. Плани та креслення таких споруд схвалювалися міською владою та затверджувалися урядом.

На виконавця робіт також покладался обов'язок будівництва павільйонів та навісів (у місцях, визначених як пункти зупинки) для людей, що чекатимуть прибуття трамваю. Павільйони могли бути кам'яними або дерев'яними на кам'яному фундаменті та покриті залізом. Навіси – на чавунних або кам'яних стовпах, але також покриті залізом. Плани цих споруд мали бути схвалені міською владою та затверджені Міністерством внутрішніх справ.

Порядок отримання платні пасажирів за проїзд у вагонах електричного трамваю визначався пунктом 21 договору. Існувала певна градація вартості: від вокзалу до кінця вул. Великої Пермської (будинок нащадків Потоцького) чи у зворотному напрямку вартість становила 5 копійок, незалежно від того, в якому пункті пасажир сів до вагону; для «учнів у формі» плата встановлювалася на рівні 3 копійок. Проїзд по частині трамвайної лінії оплачувався як за цілу лінію. Пасажир, що вийшов з вагону, а потім хотів знову зайняти в ньому місце,

зобов'язаний був повторно оплатити проїзд (Систематический сборник, 1905: 435).

Діти віком до 5 років за проїзд у трамваї не сплачували (якщо вони не займали окреме місце). Якщо ручний багаж не заважав пасажирам та не займав місце, то його перевезення було безкоштовним. Поліцейські у формі та листоноші могли проїхати без необхідності платити, але тільки на підніжці вагона передньої площадки, стоячи і не більш одного на вагон. Ціна за транспортування вантажів договором не регламентувалася. Підприємець та особа, що хотіла здійснити таке перевезення, визначали суму після безпосередніх перемовин.

В одному із головних пунктів договору (22) йшлося про встановлення розміру застави, яку мав внести виконавець. Тобто для забезпечення належного виконання робіт з облаштування колій для електричного трамваю підприємець мав сплатити до міської каси заставу у розмірі семи тисяч рублів готівкою або державними цінними паперами. Після завершення всього будівництва виконавцю поверталася п'ять тисяч рублів, а дві тисячі залишалися у міській касі до завершення терміну концесії.

Все рухоме і нерухоме майно, колії, вагони, електричні дроти та електричні машини міського трамваю вважалися власністю міста. Підприємцю належало лише право безоплатного користування всім без виключення майном до закінчення терміну концесії. Протягом цього часу він мав проводити усі необхідні ремонтні роботи міського трамваю, замінюючи за необхідності старі предмети новими, не знецінюючи загальну вартість майна. У такому разі замінені (старі) предмети переходили у власність підприємця. Після відкриття кожної наступної трамвайної лінії підприємець зобов'язувався передавати інвентарний опис майна до міського управління. По закінченню тридцяти років з дня підписання договору місто мало право викупити все підприємство електричного трамваю.

Розглянемо детально фінансові відносини між підприємцем та містом під час концесії. Вони регулювалися пунктами 25-27 договору (Систематический сборник, 1905: 436). Після двох років з дня відкриття ліній, визначених пунктом другим, підприємець мав сплачувати (протягом п'яти років) по одному відсотку, а після десяти років і до завершення концесії по два відсотки від загальної суми валового річного прибутку від перевезення пасажирів. Платня вносилися по завершенню року, протягом першого місяця наступного року.

Окремо слід виділити платню до місцевого бюджету за перевезення вантажів. Якщо

об'єм перевезеного вантажу складав від одного до трьох мільйонів пудів, то платня становила 1/12 копійки за кожний пуд; від трьох до шести мільйонів – 1/10 копійки за пуд; якщо об'єм вантажів перевищував показник у шість мільйонів пудів – платня зменшувалась до 1/8 копійки за кожен пуд, перевезений за допомогою трамваю. Однак якщо загальна сума платні з цих вантажів давала місту менше однієї тисячі рублів річного прибутку, тоді підприємець був зобов'язаний доплатити кошти яких не вистачало до зазначеного показника.

З дня відкриття руху по лініях, зазначених у другому пункті, починаючи з шостого року експлуатації, підприємець брав на себе зобов'язання вести касову книгу загального прибутку. Для контролю вантажних перевезень необхідно було видавати кожному клієнту, що скористався такою послугою, вирізану з книги квитанцію, у якій зазначалася кількість прийнятого для перевезення вантажу. З метою фінансового контролю за діяльністю підприємця така книга надавалася представнику міської влади за першої вимоги.

Пунктом 27 договору визначалась щорічна необхідність внесення платні у розмірі трьохсот рублів до міського банку (передбачалася можливість надання платні міському управлінню державними цінними паперами). Ці внески, зі щорічними на них відсотками, додавалися до застави і разом утворювали капітал, що забезпечував у подальшому належне будівництво мережі трамвайних колій. Внески здійснювалися до накопичення суми у розмірі двадцять тисяч рублів, у разі досягнення цього показника до закінчення терміну концесії всі відсотки з цього капіталу передавалися підприємцю.

По завершенню концесії підприємець зобов'язаний був передати у власність міста справні колії, будівлі, машини, апарати, верстати, інструменти, весь рухомий склад з запасними частинами, все рухоме і нерухоме майно, що використовувалося для експлуатації трамвая (Систематический сборник, 1905: 436). Вищезгадана майно мало бути передане у такій якості, яка дозволила б безперешкодне використання трамвайних ліній. Саме тому кожен рік, не пізніше лютого, необхідно було передавати до міської управи інвентарні відомості для контролю за належним станом усієї інфраструктури трамвайних ліній.

Перед початком будівництва виконавець мав навести докази наявності бюджету розрахованого на витрати, як поточні, так і капітальні. Кошторис встановлювався на рівні 20 тисяч рублів, які поверталися б підприємцю після здачі в експлуатацію об'єкта (Систематический сборник, 1905: 436–437).

У разі реалізації намірів міста по викупу всього будівництва кошти, вкладені у спорудження, поверталися виконавцю в повному обсязі, але тільки після безпосередньої передачі майна та об'єктів інфраструктури трамвайної лінії.

Якщо виконавець порушував дев'ятимісячний термін для будівництва, визначений пунктом четвертим договору (і таке порушення відбулося не з вини міста), то після того, як мине двомісячний пільговий період, він зобов'язаний був сплачувати штраф у розмірі 100 рублів кожен наступний місяць. У разі порушення терміну на шість місяців міська влада мала право розірвати договір в односторонньому порядку та отримати у свою власність всі споруди, пов'язані із будівництвом трамвайних колій, а також долучити до міського бюджету заставу, надану виконавцем (Систематический сборник, 1905: 437).

У разі виникнення ситуацій, що не були визначені договором, сторони мали керуватися нормами чинного законодавства, правилами спорудження міських залізниць та будівель. Всі суперечки та непорозуміння щодо зазначеного договору, що потребували судових процесів, мали здійснюватися у судових установах міста Єлисаветграда. Незалежно від відповідальності підприємця за збитки та пошкодження, здійснені приватними особами, міське управління було в праві накласти на нього штраф. Відбувалося це у випадку каліцтва людей, яке могло статися через порушення правил експлуатації колій та рухомого складу, або через недбалість підпорядкованих підприємцю осіб. Розмір штрафу у кожному окремому випадку не мав перевищувати двадцяти п'яти рублів.

Також передбачалася можливість передачі договору з усіма правами та обов'язками акціонерному товариству (або іншій подібній організації, діяльність якої не суперечила чинному законодавству), тільки за умови, що виконавець буде одним із засновників такого товариства. У всіх інших випадках необхідно було отримати дозвіл міського керівництва на подібну передачу.

У договорі зазначався пункт (38), згідно з яким всі видатки, що слугували для реалізації положень цього документу, здійснювалися підприємцем (виконавцем). Однак він звільнявся від сплати зборів у місцевий бюджет. На виконавця робіт з облаштування трамвайних колій покладалася обов'язок дотримуватися всіх правил, що стосувалися будівництва та експлуатації міських залізничних доріг. Це положення встановлювало неухильне дотримання технічних норм подібного будівництва та відповідної якості залізничних колій. Вони мали розташовуватися на вулиці

таким чином, щоб не заважати руху екіпажів та не обмежувати їх можливість під'їжджати до будівель, коли це необхідно. У будь-якому разі розміщення колії мало бути узгоджене з міською управою та затверджене міністерством (Систематический сборник, 1905: 438).

Оригінал договору залишався на зберігання в міській управі, а копія документу мала пройти процедуру нотаріального засвідчення, і тільки після цього її передавали підприємцю, який мав виконати всі зазначені умови.

На засіданні міської думи 19 червня 1895 року було розглянуто проект договору та обговорено його зміст з І. Ліхачовим. У червні документ було підписано та передано на затвердження до Міністерства внутрішніх справ, засідання якого відбулося 6 лютого 1896 року (Пашутин, 1897: 238). 12 червня 1896 року Єлисаветградська міська дума уповноважила міську управу укласти остаточний договір на спорудження електричного трамваю з урахуванням поправок, що були внесені міністерством. 14 червня міські гласні вирішили доповнити це рішення і встановили вимогу про письмову відмову виконавця від прохання видати окрему постанову, що регламентувала б пункт 18 договору в частині узгодження руху між кінними екіпажами та трамваем, як цього хотіло міністерство (Систематический сборник, 1905: 430). В цей же день, на прохання І. Ліхачова, міська дума

дозволила передати контрактні зобов'язання підприємцю Левові Бродському. Однак він мав внести додатково вісім тисяч рублів застави. 17 липня 1896 року з ним уклали договір, і вже у вересні цього ж року розпочалися роботи зі спорудження трамвайних ліній. Урочисте відкриття руху відбулося 13 липня 1897 року (Пашутин, 1897: 239).

Висновки. Отже, укладання договору на спорудження у м. Єлисаветграді електричного трамваю було необхідною частиною реалізації плану з розширення транспортної інфраструктури. О. Пашутін як очільник міста робив декілька спроб налагодити функціонування подібного транспорту, однак приступити до виконання робіт зі спорудження мережі міської залізниці вдалося тільки в 1896 році. Такі зобов'язання взяв на себе інженер І. Ліхачов, але згодом передав їх іншому виконавцю робіт. Укладений договір між сторонами мав доволі чітко окреслені права та обов'язки сторін. Передбачав експлуатацію трамваю концесіонером протягом тридцяти років, зберігаючи всі майнові права за містом. Виконання пунктів договору гарантувало реалізацію можливості пересуватися містом за допомогою електричного трамваю. Договір схвалила міська влада та затвердило Міністерство внутрішніх справ. Процес безпосереднього спорудження мережі колій електричного трамваю в м. Єлисаветграді залишається недостатньо висвітленим у наукових публікаціях, тому потребує подальшого дослідження.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Ведомости Єлисаветградского городского общественного управления, 1897. № 19. С. 1–2
2. Ведомости Єлисаветградского городского общественного управления, 1897. № 89. С. 1–2
3. Державний архів Кіровоградської області (ДАКіроО). Ф. 78. Оп. 4. Спр. 14. Арк. 1–3
4. Марченко О. М., Салтанова Н. П. Особливості розвитку купецтва в Єлисаветграді в XIX – початку XX ст. (на прикладі сім'ї Воїнович). *Наукові записки КДПУ. Серія: Історичні науки*. 2012. № 15. С. 295–307.
5. Пашутин А. Н. Исторический очерк г. Єлисаветграда. Єлисаветград: Лито-Типография Бр. Шполянских, 1897. 311 с.
6. Полное собрание законов Российской империи. Санкт-Петербург, 1895. Том XII. (1892). 734 с.
7. Систематический сборник постановлений Єлисаветградской городской думы за 1871–1903 гг. / составил Л. К. Брейер. Єлисаветград: Типография М. А. Гольденберга, 1905. Т. 1. 773 с.

REFERENCES

1. Vedomosti Elisavetgradskogo gorodskogo obshchestvennogo upravleniya [Bulletin of Elisavetgrad City Public Administration]. 1897. Issue 19. pp. 1–2 [in Russian].
2. Vedomosti Elisavetgradskogo gorodskogo obshchestvennogo upravleniya [Bulletin of Elisavetgrad City Public Administration]. 1898. Issue 89. pp. 1–2 [in Russian].
3. Derzhavnyi arkhiv Kirovohradskoi oblasti [State Archives of Kirovohrad Region]. F. 78. Op. 4. Spr. 14. Ark. 1–3 [in Russian].
4. Marchenko O. M., Saltanova N. P. Osoblyvosti rozvytku kupetstva v Yelysavethradi v XIX – pochatku XX st. (na prykladі simi Voinovykh). [Features of the development of merchants in Yelisavetgrad in the XIX – early XX centuries (on the example of the Voinovy's family)]. *Naukovi zapysky KDPU. Serii: Istorychni nauky*. [Academic notes of Kirovohrad State Pedagogical University. Series: Historical Sciences]. Issue 15. pp 295–307 [in Ukrainian].
5. Pashutin A. N. Istoricheskij ocherk g. Elisavetgrada [Historical review of Yelisavetgrad]. Yelisavetgrad: Lito-Tipografija Br. Shpoljanskih. 1897. 311 p. [in Russian].
6. Polnoe sobranie zakonov Rossijskoj imperii [Complete collection of laws of the Russian Empire]. Saint Petersburg, 1895. Vol. XII (1892). 734 p. [in Russian].
7. Sistematiceskij sbornik postanovlenij Elisavetgradskoj gorodskoj dумы za 1871–1903 gg. [Systematic collection of resolutions of the Yelisavetgrad City Duma for 1871–1903] / sostavil Brejer L. K. Yelisavetgrad: Tipografija M. A. Goldenberga, 1905. T. 1. 773 p. [in Russian].