

УДК 94 (477.8) «1895 – 1917»

Савіна Н. Б., д.е.н., професор, Цецик Я. П., к.і.н., доцент

(Національний університет водного господарства та природокористування, м. Рівне)

ПЕРСПЕКТИВИ ЕКОНОМІЧНОГО РОЗВИТКУ РІВНОГО НА ОСНОВІ ЕЛЕКТРИФІКАЦІЇ МІСТА НА ПОЧАТКУ ХХ СТ.

У статті досліджено перспективи економічного зростання Рівного в результаті будівництва у ньому електричної станції на початку ХХ ст. З'ясовано, що напередодні Першої світової війни готувалося прокладання трамвайних колій, які мали сполучати місто та ряд навколишніх сіл.

Ключові слова: електрична станція, Волинь, органи міського самоврядування.

Постановка наукової проблеми та її значення. На сучасному етапі розвитку економіки України важливу роль відіграє проблема пошуку оптимального використання енергетичних ресурсів, тому вивчення досвіду забезпечення електричною енергією окремих населених пунктів України та її раціонального використання є важливим й нині.

Джерела дослідження. В зв'язку з відсутністю наукових праць, в яких би об'єктивно було досліджено процес будівництва електричної станції у Рівному на початку ХХ ст. та перші результати її роботи, нами використано документи, які зберігаються у Державному архіві Рівненської області, в яких відображено питання будівництва та початку експлуатації електричної станції у Рівному в досліджуваний період.

Мета і завдання дослідження. Проаналізувати на основі першоджерел причини та позитивні наслідки будівництва та пуску електричної станції в Рівному, дослідити чи була її діяльність економічно обгрунтованою. Окрема увага приділена планам будівництва у місті колій та пуску електричного трамваю та джерелам фінансування цього проекту.

На початку ХХ ст. Волинь, яка перебувала у складі Російської імперії й надалі залишалася аграрним краєм, в економіці якого домінуючу роль продовжувало відігравати сільське господарство. Порівняно з іншими регіонами України, незначна кількість підприємств, які функціонували у краї, насамперед орієнтувалися на переробку сільськогосподарської продукції. Незважаючи на таку ситуацію у багатьох сферах

тогочасної економіки проглядалися нові тенденції, які були покликані сприяти інтенсифікації економічного розвитку. Важливу роль у цьому відігравали не стільки органи влади імперії, скільки органи місцевого самоврядування – міські думи та їх виконавчі комітети – міські управи. Саме завдяки їхній цілеспрямованій роботі у краї поступово розпочалося будівництво електричних станцій. Доцільно відзначити, що електричні станції, котрі в досліджуваній період будувалися на Волині, аналогічно як і в інших регіонах держави, мали забезпечити електрифікацію повітових міст і підприємств, які в них функціонували. Важлива увага відводилася електрифікації міських водогонів та освітленню міських вулиць.

Саме на початку ХХ ст. у Волинській губернії електричні станції було побудовано у більшості повітових міст, крім губернського Житомира. Не було виключенням у цьому процесі й м. Рівне – у той період повітовий центр Волинської губернії.

У 1911 р. Рівненською міською думою було прийнято рішення розпочати підготовку проектної документації з метою будівництва у місті електричної станції. Однак впродовж деякого часу цей проект гальмувався у зв'язку з тим, що місцевий аристократ князь С. Любомирський лобював будівництво електричної станції власним коштом. Вона мала освітлювати палац князя, частину міських вулиць та помешкань заможних жителів міста. 26 червня 1912 р. міська управа скерувала у Волинське губернське правління обґрунтування власного проекту будівництва електричної станції, одночасно з цим клопотанням вони просили відхилити проект князя С. Любомирського [1, арк. 138-139 зв.; 140-140 зв.]. Дещо пізніше Міністерство шляхів і сполучень відмовило князю С. Любомирському у наданні дозволу на встановлення стовпів для освітлення міських вулиць, а міській управі навпаки такий дозвіл надало [1, арк. 162 зв.]. Останню крапку в даній суперечці поставив Сенат Російської імперії, який відмовив князю у задоволенні його касаційної скарги щодо будівництва ним електричної станції у Рівному, а міській управі навпаки дозволив це зробити [1, арк. 163-165].

Така позиція органів адміністративної влади щодо проекту князя С. Любомирського була зумовлена рядом обставин. По-перше, будівництво електричної станції міською владою давала можливість безперебійно постачати електричну енергію військовим об'єктам, яких у Рівному в той час було багато, що відіграло важливу роль в обороноздатності Російської імперії. Це підсилювалося ще й тим фактором, що місто знаходилося недалеко від державного кордону з Австро-Угорською імперією, з якою взаємовідносини напередодні Першої сві-

тової війни були напруженими. По-друге, князь С. Любомирський належав до польської аристократії, що відіграло при розгляді цього питання важливу роль. Адже органи імперської влади упереджено відносилися до поляків-католиків і намагалися чинити їм різноманітні перепони, в окремих випадках це носило відвертий характер. По-третє, загальна потужність електричної станції, яку планував будувати князь С. Любомирський, значно поступалася запропонованому містом проекту. Одночасно з цим більшість електричної енергії з проєктованої за наказом князя електричної станції мала використовуватися для приватних потреб, що аж ніяк не задовольняло органи адміністративної влади.

Таким чином, в результаті тривалого розгляду питання – хто буде будувати у Рівному електричну станцію, дозвіл на її будівництво отримав орган міського самоврядування.

Згідно розрахунків міської комісії, що була створена для дослідження питань, пов'язаних із будівництвом електричної станції кошторис витрат на будівництво електричної станції та освітлення частини міських вулиць оцінювався у 180 тис. руб. Ця сума розподілялася наступним чином – 25 тис. руб. виділялося з бюджету міста, а 155 тис. руб. приватні особи (заможні жителі міста, які були зацікавлені в швидкому введенні в експлуатацію міської електричної станції – авт.), що об'єдналися у «Товариство пайовиків». Члени цього товариства мали отримувати дивіденди та для власного користування електричну енергію дешевше ніж інші споживачі [1, арк. 235].

Згідно проєктної документації вартість електричної енергії виробленої на міській станції оцінювалася у 62,5 тис. руб. Джерелами надходжень цих коштів були: оплата міської управи за вуличне освітлення – 7,2 тис. руб., плата за використання електричної енергії від приватних осіб членів «Товариства пайовиків» – 40,6 тис. руб., від приватних осіб, які оплачували вартість електричної енергії у повному обсязі – 15 тис. руб. кошти мали надходити від освітлення приватних помешкань та використання електричної енергії на підприємствах міста [1, арк. 245]. Важливу роль у проєктній документації було відведено сумі витрат, пов'язаних із забезпеченням роботи електричної станції. Вона була визначена у 22 тис. руб. на рік у тому числі: вартість палива для станції – 6 тис. руб., мастильні матеріали – 1,2 тис. руб., заміна електричних ламп – 1,25 тис. руб. та ряд інших витрат. Окрема увага відводилася оплаті праці робітників електричної станції. Зокрема, завідувач станції мав отримувати 1,8 тис. руб на рік, 2 монтери – 1,2 тис. руб., 2 машиністи – 1,5 тис. руб., 2 лінійні монтери 1 тис. руб., сторож 300 руб. тощо. Вартість однієї кіловат години оцінювали у 9-10 коп.

[1, арк. 245-246].

Отже, згідно проведених розрахунків під час підготовки проектної документації прибуток від експлуатації Рівненської міської електричної станції мав складати 40,6 тис. руб. який планувалося розподілити між органом міського самоврядування та членами «Товариства пайовиків», пропорційно від внесених ними коштів на будівництво станції. Також особи, які брали участь у фінансуванні цього проекту, мали можливість отримати дивіденди у формі меншої плати за використану ними електричну енергію.

При підготовці проекту будівництва електричної станції особлива увага відводилася проблемі електрифікації міського водогону, що мало своєю метою покращити його роботу. З цією метою було вивчено досвід роботи аналогічних водогонів ряду міст України й не лише її.

Так, згідно даних щодо експлуатації Мінської водогінно-електричної станції за 1910 р. міський водогін мав прибуток у сумі 41 845,8 руб., при тому, що частина державних установ міста й незможних жителів ним користувалися безкоштовно [2, С. 3-12]. Вартість виробленої у Мінську в 1910 р. електричної енергії оцінювалася у 99 474 руб., витрати пов'язані з експлуатацією електричної станції та обслуговування міської електричної мережі становили 41 545 руб. Тому прибуток від її експлуатації склав 57 929 руб. У порівнянні з 1906 р. рік введення в експлуатацію цієї електричної станції її прибуток зріс більше ніж у 3 рази, а електричної енергії вироблялося вдвічі більше [2, С. 24].

Таким чином, аналіз звітів про роботу вищезгаданої та інших тогочасних електричних станцій, які вивчалися, свідчили, що всі вони так само, як і міські водогони, які працюють на електричній енергії, є прибутковими плюс нагальна потреба часу в електрифікації міста відіграли ключову роль у тому, що в Рівному міською думою було прийнято рішення побудувати електричну станцію й одночасно електрифікувати міський водогін.

Згідно постанови Рівненської міської електричної комісії було направлено звернення до Російського товариства «Всезагальна компанія електрики», в якому наголошувалося, що «міська управа доручає Вам створення проекту й кошторису для влаштування центральної електричної станції й кошторису водогону для приватних осіб». Проект і кошторис мали бути представлені міській управі не пізніше ніж через 6 тижнів від дня отримання пропозиції, яка була направлена компанії 11 жовтня 1911 р. У випадку виграшу даною компанією конкурсу на будівництво електричної станції у Рівному виконання проекту і кош-

торис не оплачувалися [1, арк. 2-3 зв.].

Підготовка проекту та документації для будівництва електричної станції й електричного водогону в Рівному викликали зацікавленість у багатьох відомих тогочасних компаній, які виявили бажання отримати підряд на це будівництво чи поставку обладнання.

Зокрема, відомий інженер з Варшави Є. Сокаль, очевидно він був власником компанії, звернувся до Рівненської міської управи з запитом, в якому увага акцентувалася, що у 1904 р. його підприємство побудувало у місті водонапірну башту, робота якої отримала позитивну оцінку від органу міського самоврядування. Тому, відповідно до укладеного раніше контракту між ним і Рівненською міською управою, саме його підприємству мала бути надана перевага при будівництві електричного водогону. У відповіді на це звернення увага акцентувалася, що у зв'язку з зміною умов його підприємство може взяти участь у торгах на отримання підряду на загальних підставах [1, арк. 7-8]. Крім цього, виявили бажання брати участь у побудові міської електричної станції ряд провідних тогочасних компаній, зокрема Торговий дім «Брати Ганберт», «Російське електричне товариство Вестингауз», які інформували міську управу Рівного, що ними було встановлено нове електричне обладнання на трамвайні лінії Санкт-Петербурга, Москви, Харкова та інших міст, а також виготовлено устаткування для електрифікації водогонів. Вони брали участь у будівництві електричних станцій та облаштуванні електричних мереж у Бердянську, Катеринославі, Мелітополі та інших великих містах та підключили до електричної мережі багато фабрик і заводів [1, арк. 8-11]. 11 травня 1912 р. у Рівненську міську управу надійшов лист за підписом Людвіга Нобеля в якому писалося «маю честь направити разом з ним і різні друковані матеріали про двигуни Дизеля мого заводу», які ефективно працювали на багатьох тогочасних електричних станціях. Він також просив запросити його для участі у торгах, на яких приймалося рішення хто буде будувати міську електричну станцію [1, арк. 26]. Крім вищезазначених, виявили бажання взяти участь у цьому будівництві й ряд інших відомих компаній імперії.

16 лютого 1912 р. Рівненською міською думою було затверджено проект і кошторис будівництва міської електричної станції, розроблений «Всезагальною компанією електрики» [1, арк. 43-43 зв.]. При дослідженні питання будівництва електричної станції у Рівному варто відзначити, що одним із найбільших ініціаторів цього проекту був Рівненський міський голова Є. П. Лебедзієвський. 9 квітня 1912 р. було придбано ділянку під будівництво електричної станції в той же день прийнято рішення просити міську управу призначити на 10 травня

1912 р. «змагання на віддачу підряду для будівництва електричної станції та електричного освітлення» [1, арк. 22]. Незабаром у місті розпочалося будівництво електричної станції, яку було введено в експлуатацію у серпні 1913 р.

У цьому напрямі важлива роль відводилася співпраці з місцевим гарнізоном. Так, 24 серпня 1912 р. зі штабу дивізії, що дислокувалася у Рівному, до міської управи надійшов лист, в якому наголошувалося на тому, щоб «підключити військові казарми до мережі освітлення, якщо це буде вигідно для казни й армії» [1, арк. 1].

Згідно звіту про експлуатацію міської електричної станції за період з 1 серпня 1913 р. по 1 січня 1915 р. її прибуток був меншим ніж планувався. У 1914 р. отриманий станцією прибуток становив 14 353 руб., одночасно з цим станції були винні за поставлену, але не оплачену електричну енергію 13 577 руб. Крім цього, на станції були значні боргові зобов'язання, які насамперед пов'язуються не з недоліками в її експлуатації, а з витратами на будівництво та налаштування мережі електричного освітлення в місті [3, арк. 51зв.-52]. Щодо такої ситуації, то вона була зумовлена початком Першої світової війни, а м. Рівне стало фактично прифронтовим містом, що великою мірою ускладнило функціонування його інфраструктури.

Напередодні Першої світової війни динаміка розвитку станції була позитивною, переконливим свідченням цього є спроба реалізувати у місті ще один амбітний проект, пов'язаний з електрифікацією міста, а саме: початок підготовки до побудови й пуску електричних трамваїв. З цією метою у травні 1914 р. міська управа направила листи-звернення у Катеринослав, Лібаву, Тбілісі, Харків, Ярославль та ряд інших великих міст, в яких просили надати інформацію про вартість прокладання однієї версти трамвайних колій для електричного трамваю та ціну трамвайного вагона [4, арк. 5].

На початку 1914 р. у міську управу надійшла офіційна пропозиція від довіреної особи «Англійського товариства підприємців» Хаїма Абрама-Янкелевича Вакса, в якому наголошувалося, що «з метою покращення передислокації військ та інтендантських служб до Шубківського військового полігону» та поліпшення сполучення міського населення товариство пропонувало «на власний ризик» спроектувати і побудувати на концесійних умовах «трамвайне сполучення». Дана концесія розраховувалася на 30 років. Трамвайне сполучення мало бути прокладене по головних вулицях міста, особлива увага приділялася їх сполученню з залізничним вокзалом, військовим гарнізоном та околицями міста, де були розміщені підприємства, продукція яких реалізо-

увалася далеко за межами регіону. Окрема увага відводилася й сполученню з Шубковим. Вартість проїзду в межах міста пропонувалося встановити 5 коп. за 0,5 год. проїзду в межах міста, до с. Житин – 30 коп., с. Шубків – 50 коп. Окрема плата встановлювалася за перевезення вантажів [4, арк. 29-29 зв.].

Частина заможних жителів міста, які відігравали важливу роль в економічному житті тогочасного Рівного, а мова йде насамперед про власників підприємств, звернулися до міської управи з проханням задовольнити їхнє побажання про здешевлення сполучення околиці й центру міста [4, арк. 30-30 зв.]. Аналіз даного документа дає підстави стверджувати, що в ньому йде мова не стільки про перевезення людей, скільки про перевезення вантажів, що мало здешевити доставку готової продукції, яка вироблялася на підприємствах міста й реалізовувалася за його межами, до залізничних колій. У наслідку це мало сприяти більш ефективній роботі місцевих підприємств.

Незважаючи на те що тогочасна адміністративна система Російської імперії працювала повільно, у даному випадку рішення про побудову трамвайного сполучення було прийнято майже миттєво, можливо тому, що воно було вигідним збройним силам. Так, 17 квітня 1914 р. рішенням Рівненської міської думи було створено комісію для вивчення «питання про влаштування електричного трамвая у місті та його околицях» [4, арк. 32-33]. А вже 21 квітня 1914 р. було прийнято рішення розпочати будівництво трамвайних колій для електричного трамвая у Рівному. У зв'язку з відсутністю коштів на це будівництво у бюджеті міста його мало будувати приватне підприємство «Шоман і К», (що входило до «Англійського товариства підприємців» - авт.), яке отримало концесію на 30 років. Одночасно з отриманням концесії воно надало гарантії міській владі, що в бюджет міста щороку буде перераховуватися не менше ніж 1,8 тис. руб. отриманих від експлуатації трамваїв. Згідно укладеної угоди міська управа Рівного після 15 років експлуатації отримувала право викупити міську частину трамвайних ліній за 65% від вартості витраченого на їхнє будівництво капіталу, після 20 років відповідно за 45%, після 25 років за 30%, а після 30 років вони мали бути безоплатно передані у власність міста. Також було внесено певні корективи у вартість проїзду в трамваї. Так, до попереднього розрахунку, про який ішла мова вище, було додано, що учні навчальних закладів за умови, якщо вони у шкільній формі, у визначені ранкові та пообідні часи мали платити 1 коп. за поїзд. Перевезення вантажів з Шубкова чи Житина оцінювалося 10 коп. за 1 пуд вантажу, але не менше 50 коп. за одну відправку вантажу. Ці корективи було внесено за ініціативи міської управи [4, арк. 35-35 зв.]. Підп-

приємство, яке мало будувати трамвайну лінію, погодилося з цими умовами. Але на перешкоді реалізації цього амбітного й з великою вірогідністю прибуткового проекту в Рівному перешкодив початок Першої світової війни, яка розпочалася через кілька місяців.

Таким чином, введення в експлуатацію у Рівному електричної станції, сприяло подальшому розвитку економічного потенціалу міста та покращення його інфраструктури. Як паливо для виробництва електричної енергії використовували нафту та вугілля. Основною метою, що ставили перед собою органи місцевої влади було забезпечення електричною енергією потреб міста. У той час питання про електрифікацію сільських населених пунктів взагалі на стояло. З введенням у дію даної станції виникла ідея розпочати будівництво трамвайних ліній у Рівному, що було готове зробити приватне підприємство. Загалом це ще краще вплинуло б на економічний розвиток міста. Однак повністю реалізувати ці плани не вдалося у зв'язку з початком Першої світової війни. Функціонувала ця електрична станція у Рівному до кінця 1970-х – початку 1980 рр.

Висновки та перспективи подальших досліджень. Отже, на початку ХХ ст. у ряді міст України було побудовано ряд електричних станцій, а вироблена на них енергія використовувалася для потреб міст. При цьому значна увага відводилася освітленню міст, роботі міського водогону тощо. Всі ці електричні станції діяли автономно одна від одної й були покликані забезпечувати місцеві потреби.

1. Державний архів Рівненської області (далі Держархів Рівненської обл.), ф. 165, оп. 1, спр. 23. – 249 арк.
2. Отчет по эксплуатации (так в оригіналі назви-Я.Ц.) Минской Водопроводно-Электрической станции за 1910 годъ. – Минск : Электро-тип. Илья Каплан, 1911. – 30 с.
3. Держархів Рівненської обл., ф. 165, оп. 1, спр. 29, арк. 51 зв.-52.
4. Держархів Рівненської обл., ф. 165, оп. 1, спр. 27. – 76 арк.

Рецензент: д.е.н., професор Сазонець І. Л. (НУВГП)

Savina N. B., Doctor of Economics, Professor, Tsetsyk Y. P., Candidate of Historical Sciences, Associate Professor (National University of Water Management and Nature Resources Use, Rivne)

PROSPECTS OF RIVNE ECONOMIC DEVELOPMENT BASED ON ELECTRIFICATION IN EARLY TWENTIETH CENTURY

This article explores the prospects for economic growth levels in the Construction therein power station in the early twentieth century. It was found that on the eve of World War I prepared the construction of tramways, which had to combine city and several surrounding villages. *Keywords:* power plant, Volyn, local government.

Савина Н. Б., д.э.н., профессор, Цецик Я. П., к.и.н., доцент
(Национальный университет водного хозяйства и природопользования,
г. Ровно)

**ПЕРСПЕКТИВЫ ЭКОНОМИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ ГОРОДА
РОВНО НА ОСНОВЕ ЭЛЕКТРИФИКАЦИИ ГОРОДА В НАЧАЛЕ
XX в.**

В статье исследованы перспективы экономического роста Ровно в результате строительства в нем электростанции в начале XX в. Выяснено, что накануне Первой мировой войны готовилась прокладка трамвайных путей, которые должны связать город и ряд окрестных деревень.

***Ключевые слова:* электростанция, Волынь, органы городского самоуправления.**
