

Список використаних джерел

1. Asquith H.H. Memoires and Reflections 1852–1927: In 2 vol / H.H. Asquith. – Boston, 1928. – Vol. 2. – 259 p.
2. Зайончковский А.М. Мировая война 1914 – 1918 гг. : в 2-х томах / А.М. Зайончковский. – М.: Воениздат, 1938. – т. 1. – 383 с.
3. Полетика Н. П. Возникновение первой мировой войны (июльский кризис 1914 г.) / Н.П. Полетика. – М.: "Мысль", 1964. – 267 с.
4. Такман Б. Первый блицкриг. Август 1914 / Такман Барбара. – М.: АСТ; СПб.: Terra Fantastica, 1999. – 640 с. – (Военно-историческая библиотека).

5. Юдин Н.В. Реакция английского общественного мнения на июльский кризис 1914 г. / Н.В. Юдин // Вестник Нижегородского университета им. Н.И. Лобачевского. – 2012. – Вып. 3 (1). – С. 214–220.
6. Nomikos E.V., North R.C. International Crisis/ E.V. Nomikos, R.C. North. – L.: McGill-Queen's univ. press, 1976. – 206 p.
7. Steiner Z.S. Britain and the Origins of the First World War / Z.S. Steiner. – Basingstoke: Macmillan, 1977. – 238 p.
8. Taylor A.J.P. The Trouble Makers. / A.J.P. Taylor. – L.: Hamish Hamilton, 1957. – 271 p.
9. The Economist. – Vol. 79. – L., 1914. – 8 Aug. – 271 p.
10. The Times. – L., 1914. – 27 Jul. – 9 p.

Надійшла до редколегії 10.11.14

Ю. Климух, магістр

Київський національний університет імені Тараса Шевченка, Київ, Україна

БЕЛЬГИЙСКАЯ ПРОБЛЕМА: ПОЗИЦИЯ ВЕЛИКОЙ БРИТАНИИ (1914 г.)*В статье рассматривается общественная мысль Великой Британии относительно гарантирования нейтралитета Бельгии накануне Первой мировой войны.**Ключевые слова: нейтралитет, государства-гаранты, ультиматум, защита.*

Y. Klimuk, Master student

Taras Shevchenko National University of Kyiv, Kyiv, Ukraine

BELGIUM PROBLEM: GREAT BRITAIN POSITION (1914)*The article discusses the public opinion of Great Britain to guarantee the neutrality of Belgium on the eve of the First World War.**Key words: neutrality, states-guarantors, ultimatum, defense.*

УДК 94(477):342.25"1917/1919"

Я. Купчик, канд. іст. наук

Київський національний університет імені Тараса Шевченка, Київ

РОЗВИТОК МУНІЦИПАЛЬНИХ ПІДПРИЄМСТВ В КИЄВІ (1917 – 1919 рр.)*На основі архівних документів і матеріалів періодичних видань охарактеризовано стан муніципального господарства м. Києва в роки української революції. Визначено основні причини занепаду комунальних підприємств та заходи міської думи, спрямовані на їх розвиток.**Ключові слова: міські підприємства, Київська міська дума, водогін, електростанція, трамвай, каналізація, муніципалізація.*

Створення повноцінної системи місцевого самоуправління в Україні неможливе без всебічного вивчення історичного досвіду, накопиченого відповідними органами протягом другої половини XIX – першої половини XX ст. Саме земські та міські думи відповідали за належну діяльність комунального господарства. На сучасному етапі в економічному і політичному відношенні відчутно зростає роль міста, що виступає головним джерелом виробничих сил суспільства. У цьому контексті набуває значення вивчення зародження і становлення муніципальної власності як підґрунтя муніципального господарства в період української революції 1917–1919 рр.

У радянські часи тему органів міського самоуправління і їх діяльності вважали неактуальною. Здебільшого увагу приділяли дослідженням політичного моменту, більшовицьким радам, участі більшовиків у муніципальних виборах. Результатом такого ставлення була нечисленність робіт з цієї проблематики. Деякі аспекти ведення комунального господарства зібрано й опрацьовано лише в книгах про окремі міські підприємства – електростанцію, трамвай, водогін та каналізацію [26, 25, 14]. Хоча на сьогодні кількість праць з історії місцевого самоврядування помітно збільшилась, питання муніципального підприємництва в них практично не розглядалось. Подібне визначає актуальність цієї розвідки.

У даній статті робиться спроба комплексно розглянути розвиток муніципальних підприємств в 1917–1919 рр. у м. Києві, проаналізувати заходи Київської міської думи, спрямовані на їх розвиток.

Міське положення 1870 р. давало змогу муніципальним органам істотно впливати на організацію благоу-

строю вулиць та приватних садів, впорядковувати водопостачання, роботу каналізації, громадського транспорту, спорудження будинків, тротуарів, різних громадських споруд, регулювати торгівельну та промислову діяльність тощо. Крім того, міська дума була зобов'язана піклуватися про загальний добробут городян: забезпечувати населення продуктами харчування та предметами першої необхідності; сприяти медичному обслуговуванню населення; надавати допомогу бідним та безпритульним; сприяти поширенню народної освіти, а також розширювати транспортну мережу, розвивати місцеву промисловість та торгівлю [4, с. 239].

На початку XX ст. значна частина підприємств, які забезпечували життєдіяльність міста, знаходились у приватній власності акціонерних товариств. Зокрема – трамвай, електричне та газове підприємства. Натомість каналізація (1909 р.) та водогін (1914 р.) були муніципалізовані.

Всеросійський з'їзд міських діячів у Києві 1905 р. наголосив на необхідності муніципалізації підприємств (перехід підприємства у відання міста) [2, с. 442] через зростання громадського значення та зміцнення тих організацій, які розраховані на задоволення потреб значної кількості населення. Об'єктами муніципалізації були, головним чином, підприємства водо-, газо- та електропостачання й міський транспорт, тобто ті галузі господарства, продуктами чи послугами яких користувалася вся міська громада, а головним завданням цих підприємств було задоволення споживчого попиту населення.

Задля реалізації переходу підприємств у відання міста, міська дума, за відсутності значних вільних грошових ресурсів, була змушена вдаватися до позик в кілька

сот тисяч, а часом й мільйонів карбованців. Такі позики призначалися для купівлі електричного, водопровідного, каналізаційного та трамвайного підприємств.

Одним із найбільших комунальних підприємств міста в 1917 р. був водогін, який перейшов у відання міської думи наприкінці 1914 р. за 3 млн. 777 тис. крб. Довжина водогінної мережі напередодні революції становила 209,2 км, а кількість приєднаних до мережі садиб досягла 4489 [26, с. 68].

Плата за воду для споживачів встановлювалась у розмірі 22,5 коп. за 100 відер й передбачалося, що протягом 10 років експлуатації водогону ціна зменшиться на 5% (21, 38 коп.) й такою буде до муніципалізації підприємства [26, с. 28]. Однак, життя внесло певні корективи. Безперервне зростання цін призводило й до постійного збільшення тарифу на воду. Якщо в 1914 р. за 100 відер води сплачували 12 коп., згодом цю суму було підвищено до 42 коп., в липні 1918 р. – до 1 крб. за ті ж 100 відер [30, с. 3; 19, с. 2; 27, с. 50], а восени 1919 р. тариф зріс до 10 крб. за 100 відер [16, с. 1].

За таких умов прибутковість водогону становила значний відсоток. Однак обладнання водогінної системи, попри це, багато років не ремонтувалося й не оновлювалося. Міська дума була змушена витратити вказані прибутки на ремонт та часткове оновлення водопровідної мережі. Так, наприкінці 1917 р. на капітальний ремонт Межигірської водогінної підстанції Київська міська дума асигнувала 26 тис. крб. [5, с. 115], а в 1919 р. на купівлю нового обладнання – 10 тис. 670 крб. [9, арк. 17].

Важливу роль у безперервному водопостачанні відігравав й людський фактор. За умов різкого зростання цін робітники вимагали підвищення заробітної плати. Відсутність державної фінансової підтримки, постійно зростаючий дефіцит міського бюджету зумовили кількомісячні заборгованості з виплати заробітної плати. Для водогону на початку 1918 р. заборгованість становила 50 тис. 305 крб. [10, арк. 73] До середини 1918 р. її було майже ліквідовано [10, арк. 91 зв.]. Це можна пояснити тим, що бюджети міста та водогінного підприємства були розмежовані. Наприкінці 1918 р. ситуація стабілізувалась – прибутки водогону надходили не до підприємства, а відразу до міської думи [11, арк. 42].

Негативно на діяльність водогінного підприємства впливала забрудненість р. Дніпро стічними водами, 80 % яких скидалися в річку без очищення, а після 1918 р., коли в результаті вибуху артилерійських складів на Печерську було зруйновано відстійники під Лисою горою, без очищення в Дніпро йшли всі стоки міста [26, с. 85].

Діяльність водогону була тісно пов'язана з каналізаційним підприємством. Воно було муніципалізовано в 1904 р. Вся будова каналізації запроектована з розрахунку на подвійну кількість жителів каналізаційного району, тобто на 160 тис. осіб з розрахунком 7 відер за день з однієї особи [15, с. 17]. Проте, кількість користувачів у місті значно перевищила всі сподівання й становила понад 300 тис. осіб (1904 р.). Протяжність каналізаційної системи на 1918 р. становила 186 км [15, с. 38].

За користування каналізацією з державних та приватних установ стягувалась плата, встановлена міською думою за згодою з каналізаційним підприємством. Так, річна плата за користування каналізацією складала 65 коп. для приватних та державних установ й 1 крб. 30 коп. для населення [24, с. 23].

У зв'язку з підвищенням оціночного збору, який з 1917 р. сплачувався окремо від каналізаційного, домовласники пропонували покласти видатки по каналізації на міський бюджет [11, арк. 1]. Збільшення виплат заробітної плати робітникам та службовцям, здороження

палива та необхідних матеріалів призвело до збільшення витрат на каналізацію в 3,5 рази, і в 1917 р. становило 555 тис. 400 крб. [8, арк. 60].

Значних витрат вимагав ремонт каналізаційних споруд та обладнання. Старі дореволюційні споруди та каналізаційні лінії після їх відновлення продовжували діяти в незмінному вигляді й після встановлення радянської влади в Україні. Таким чином, діяльність водогону та каналізаційної мережі в умовах повсюдної розрухи була неефективною та збитковою для міського бюджету.

В 1917 р. значну проблему для міської думи складала муніципалізація електричного підприємства. Зростання невдоволення населення постійним підвищенням тарифів за електроенергію підштовхнуло міську думу пришвидшити процес викупу підприємства [12, арк. 57]. Після оголошення такого рішення міської думи, керівництво електричного підприємства намагалося довести прибуток до максимальної позначки. Значно зросло продукування електричної енергії, незважаючи на перенавантаження мережі підключалися нові споживачі. Внаслідок інтенсивної експлуатації обладнання швидко зношувалося, а нове не встановлювалося. За таких умов в 1917 р. розпочався різкий спад ефективності електричного підприємства.

Негативно вплинули на функціонування електричного підприємства нестача палива наприкінці 1916 р. та повінь на р. Дніпро навесні 1917 р. [21, с. 3] Зупинка роботи електростанції могла призвести до втрати всього освітлення та припинення водопостачання міста, оскільки станція давала енергію для роботи більшості артезіанських свердловин. Функціонування однієї дієвої машини деякою мірою убезпечило місто від значних втрат. Утім після цієї аварії станція так і не відновила роботу повною мірою [20, с. 3].

Одним із найважливіших завдань муніципалітету було збереження невисоких цін при порівняно високій якості послуг. Типовим стало явище збільшення тарифних ставок на послуги комунальних підприємств, у тому числі й електростанції.

Прибуток електричного підприємства за 1917 р. становив 431 тис. 509 крб. 30 коп., а 1918 р. – 12 млн. 231 тис. 882 крб. 24 коп. Різкому збільшенню прибутку електричного підприємства сприяло підвищення тарифу – з 5 до 15 коп. за 200 кВт. спожитої електроенергії [7, арк. 2]. Однак кредит за паливо перевищував цей прибуток на 1 млн. крб. Врешті, прибутковий рік для електричного підприємства знову закінчився з нестачею.

Збільшення у 1919 р. собівартості електроенергії з 5 крб. 70 коп. до 6 крб. 70 коп. зумовило чергове підвищення тарифу на електроенергію [16, с. 1]. Встановлені для абонентів аванси (попередня оплата за ще не використану електроенергію) зберігалися в попередньому вигляді. Незважаючи на прагнення міської влади уберегти жителів від підвищення уже високого тарифу, міська дума прагнула досягти самозабезпечення електричного підприємства й таким чином уникнути надмірно тяжкого для міського бюджету фінансового тягаря.

Підвищення тарифів міська дума затвердила в наступному вигляді: за освітлення міських будинків, водогону, трамваю, вулиць, південно-західної залізниці – по 7 крб. за кВт., фабрик, контор та промислових підприємств – 8 крб.; приватним абонентам – 10 крб.; театри, кінематографи тощо – 12 крб. 50 коп. [17, с. 3]. Однак в умовах революції та громадянської війни навіть таке підвищення тарифів не дало змоги отримати прибуток.

Важливим напрямком діяльності електричного підприємства було влаштування вуличного освітлення. Вуличне газове освітлення за постановою Київської міської думи від 17 жовтня 1917 р. було замінено на електричне [5, с. 115]. На 1917 р. в Києві було 2586 газових ліхтарів, головним чином – на околицях (Подільській, Лук'янівській, Печерській, Пріорській та Куренівській). Таке освітлення коштувало місту 1 крб. 2 коп. за годину [16, с. 3].

З огляду на брак гасу та значно більшу ефективність електроенергії й меншу ціну (20-70 коп. за кВт/год. в 1918 р.) [7, арк. 3], відбулося розширення мережі міського вуличного електричного освітлення. Так, протягом 1918 р. було встановлено 155 електричних ліхтарів. Усупереч наріканням думських опонентів на відсутність належної уваги околицям міста, всі ці ліхтарі встановлено на окраїнах міста, на зміну знятих газових ламп [7, арк. 1 зв.].

Програму освітлення міських околиць було продовжено восени 1919 р., проте цього разу за умови внесення половини необхідної суми населенням [9, арк. 1]. Проблема відсутності електрифікації ще однієї окраїни міста – Шулявки – було вирішено шляхом тимчасового під'єднання її до електростанції Політехнічного інституту. Подання службовців інституту з такою пропозицією було позитивно вирішено міською управою [3, с. 3].

Діяльність електричного підприємства в 1919 р. позначилася кризовим становищем. Вже на початку року гостро відчувалася нестача палива [23, с. 3]. Для виходу із ситуації міська управа вирішила використати для опалення котлів відходи лісопильних підприємств. Значні запаси цього виду палива дали можливість продовжити безперервну роботу станції. Окрім того, міська дума за згодою керівництва електричного підприємства була змушена піти на обмеження користування абонентів у певну пору доби, й одночасно підвищити тариф [28, с. 2].

Робота електричних станцій дуже тісно була пов'язана з трамвайним підприємством, яке до березня 1918 р. перебувало у приватній власності. Початок муніципалізації трамваю припадає на 1912 р. Так, міська дума, звинувативши керівництво підприємства у нехтуванні періодичними ремонтами трамвайних ліній та оновленням рухомого складу, висловила бажання викупити трамвайне підприємство достроково. Втім встановлена Товариством Київської міської залізниці ціна значно перевищувала сподівання міської влади. Процес купівлі-продажу трамваю тривав до початку 1918 р.

Революційні події 1917 р., що призвели до економічної та політичної нестабільності, змусили акціонерів зменшити викупну суму. Проте, коли проект договору купівлі-продажу був розроблений (січень 1918 р.), виявилось, що представники бельгійських акціонерів виїхали з міста й укласти договір не було з ким. Переговори припинилися.

З 3 лютого по 18 березня 1918 р. керівником підприємства був колектив трамвайних працівників. Відсутність дієвого управління, засобів для ремонту трамвайних ліній та рухомого складу, значна заборгованість заробітної плати зумовили швидкий перехід підприємства у відання громади [22, с. 29]. Трамвайні працівники вирішили передати підприємство у власність міста за умови укладання колективного договору [13, арк. 64-77].

Варто відзначити, що міська дума, бажаючи викупити трамвайне підприємство, прагнула й покращити ситуацію міського бюджету за рахунок прибутку від трамвайних перевезень. Рентабельність трамваю в дорево-

люційний період постійно зростала. Й тільки з початком Першої світової війни прибутки підприємства поступово починають падати. Апогеєм цього став 1917 р., коли видатки перевищували прибутки вдвічі [22, с. 151]. Підвищення тарифів у 1918 р. дещо покращило доходи підприємства, однак збитковості наприкінці року не вдалося уникнути.

Тарифна сітка, встановлена договором 1889 р., існувала в Київському трамваї незмінно до 1914 р. Це була система дільничного тарифу, що давала право двох пересадок, з оплатою першої дільниці – 5 коп. і кожної наступної по 3 коп. Учні, студенти та солдати користувалися пільговим тарифом – 3 коп. за кожну тарифну дільницю [22, с. 147].

Підвищення тарифу припадає на початок Першої світової війни: в серпні 1914 р. ціна кожного білету звичайного тарифу була збільшена на 1 коп. (стягувалася на користь міста для воєнних потреб). З 1918 р. тариф почав невинно зростати: спочатку на 100 %, потім на 200 %, 300 % й більше – "По міським лініям: 1 участок – 6 коп., 2 участок – 1 карб., 3 участок – 1 карб. 40 коп., 4 участок – 1 карб. 60 коп., 5 участок – 1 карб. 80 коп. і 6 участок – 2 карб. Льготні білети (для учнів та солдат) по 30 коп. на кожен участок. За проїзд по Михайлівському підйому – 30 коп. По дачним лініям: від Петропавлівського майдану до міської лінії або навпаки – 80 коп., від Петропавлівського майдану до Горянки або навпаки – 1 карб. 10 коп. За проїзд по дачній лінії на 1 участок чи від дачі Бернера до Горянки або навпаки, оплачується по міському тарифу – 60 коп.; 2 участок – 1 карб. Білети в обидва кінця скасовуються. Проїзд до Пушчі-Водиці коштує: від Олександрійського майдану до кінця 2 карб. 10 коп., а від думи до кінця 2 карб. 50 коп." [29, с. 3]. Для службовців трамваю, які раніше користувалися безкоштовним проїздом, було запроваджено звичайні умови проїзду [9, арк. 2]. Надалі тариф встановлювався залежно від курсу крб.

Не дивлячись на всі збільшення тарифів, прибутки не покривали витрати, підприємство працювало з постійним дефіцитом [11, арк. 62]. Нестача матеріалів, зниження ефективності праці, гостра паливна криза, перерваний трамвайний зв'язок з Дарницею та Броварами й деякі інші причини не давали можливості міській думі не тільки здійснити ремонт вагонів, але й налагодити прибутковість підприємства [18, с. 2]. Пасажирський рух був епізодичним, життєдіяльність міста трамвай підтримував лише завозом палива з товарної станції на склади та зі складів на окремі підприємства [1, с. 19].

Зношеність вагонів, які часто використовувались не за призначенням, часткова руйнація трамвайного полотна внаслідок вуличних боїв зумовили скорочення пасажирських перевезень. Навесні 1919 р. діяло лише 9 з 21 лінії, рух припинявся о 5 год. вечора [22, с. 29]. Намагаючись покращити технічне становище трамвайного підприємства, міська дума на ремонт вагонів асигнувала 197 тис. 400 крб. [9, арк. 6], та цих коштів було вкрай мало. З кінця 1919 р. й у наступні кілька років трамвай як цілісна система міського транспорту майже не існує. Початок відновлення повноцінного трамвайного руху припадає на весну 1922 р.

Підсумовуючи діяльність Київської міської думи в галузі промисловості та комунального господарства, можна дійти таких висновків. Місто продовжувало виявляти підприємницьку ініціативу, вдаючись до запровадження та експлуатації власними силами підприємств. Такий вид діяльності створював альтернативу

податковим надходженням і був джерелом інших прибутків. Динаміка розвитку міських підприємств Києва була різною, хоча й мала спільні риси. В роки революції та громадянської війни їх становище погіршилося через низку негативних факторів. Постійно зростаючий дефіцит, відсутність урядових кредитів, часті зміни влади, вуличні бої не давали можливості міському самоврядуванню налагодити не лише прибуткову, а й ефективну діяльність міських підприємств.

Значно погіршувала становище муніципальних підприємств й паливна криза. Нестача палива обмежувала вироблення електроенергії, що, у свою чергу, впливало на роботу інших комунальних господарств, які споживають її. Це призводило до зменшення прибутків міської думи від усіх комунальних підприємств.

Список використаних джерел

1. Бейкул С. П. Київський трамвай / С. П. Бейкул, К. А. Братський. – К.: Будівельник, 1992. – 95 с.
2. Велихов Л. А. Основы городского хозяйства / Л. А. Велихов. – М.: Государственное издательство, 1928. – 468 с.
3. Голос Києва. – 1918. – 1 декабря (18 ноября).
4. Городовое Положение со всеми относящимися к нему указаниями, судебными и правительственными разъяснениями. / М. И. Миш. – Изд. 3-е. – СПб., 1880. – 472 с.
5. Городское благоустройство // Киевские городские известия. – 1917. – № 10. – С. 113-115.
6. Городское благоустройство // Киевские городские известия. – 1917. – № 12. – С. 80-82.

Я. Купчик, канд. ист. наук

Київський національний університет імені Тараса Шевченка, Київ, Україна

РАЗВИТИЕ МУНИЦИПАЛЬНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ В КИЕВЕ (1917 – 1919 гг.)

На базе архивных документов и материалов периодических изданий дана характеристика положения муниципального хозяйства г. Киева в годы украинской революции, определены главные причины упадка коммунальных предприятий и меры, принятые городской думой для их развития.

В советские времена тема органов местного самоуправления и их деятельности была неактуальной. Результатом такого отношения стала небольшая численность работ по этой проблематике. Хотя сегодня количество работ по истории местного самоуправления заметно возросло, вопрос муниципального предпринимательства в них практически не рассматривался.

Именно земские и городские думы отвечали за состояние коммунального хозяйства. В этой сфере Местное положение 1870 г. наделало думы значительными полномочиями. При том значительная часть предприятий (трамвай, электричество и газ), обеспечивающих жизнедеятельность города, находилась в частной собственности акционерных обществ. В свою очередь канализация (1909 г.) и водопровод (1914 г.) были муниципализированы. Постоянный рост цен обуславливал постоянный рост тарифов. Например, если плата за воду для потребителей в 1918 г. составляла 1 руб. за 100 ведер, то в 1919 г. уже 10 руб. за те же 100 ведер. Ремонт канализации также требовал значительных денег.

Негативно на функционирование электрического предприятия повлияло наводнение на Днепре весной 1917 г., после которого электростанция так и не возобновила работу на полную мощность.

Ключевые слова: городские предприятия, Киевская городская дума, водопровод, электростанция, трамвай, канализация, муниципализация.

Y. Kupchik, Ph.D (History)

Taras Shevchenko National University of Kyiv, Kyiv, Ukraine

DEVELOPMENT OF MUNICIPAL ENTERPRISES IN KIEV (1917 – 1919)

On the basis of the archived documents and materials of magazines the state of municipal economy of Kiev is described at the time of Ukrainian revolution, the principal reasons of decline of communal enterprises and measures of city thought, directed on their development, are certain.

In soviet times the theme of organs of local self-government and their activity was unactual. The small quantity of works on this problem became the result of such relation. Although today the amount of works on history of local self-government grew notably, the question of municipal enterprise has not examined at them practically.

Exactly town and city thoughts were responsible for the state of communal economy. In this sphere Local position 1870 provided thoughts with considerable plenary powers. At that considerable part of enterprises (streetcar, electricity and gas) providing the vital functions of city was found in the peculiar of joint-stock companies. The sewage system (1909) and water-pipe (1914) were municipalized in same queue. The permanent price advance is caused of permanent growth of tariffs. For example if the pay for water for users in 1918 made 1 rubls for 100 buckets, in 1919 already 10 rubls for the same 100 buckets. Repair of the sewage system also required a considerable money.

Negatively the flood affected functioning of electric enterprise on Dnipro in spring 1917, after which power-station so did not pick up thread work on complete power.

Keywords: city enterprises, Kiev city thought, water-pipe, power-station, tram, sewerage, municipalization.

7. Державний архів м. Києва (далі – ДАК), ф. 163, оп. 7, од. зб. 2028, 88 арк.
8. ДАК, ф. 163, оп. 8, од. зб. 83, 67 арк.
9. ДАК, ф. 163, оп. 8, од. зб. 104, 25 арк.
10. ДАК, ф. 163, оп. 39, од. зб. 521, 185 арк.
11. ДАК, ф. 163, оп. 39, од. зб. 528, 213 арк.
12. ДАК, ф. 163, оп. 54, од. зб. 303, 300 арк.
13. ДАК, ф. 163, оп. 54, од. зб. 379, 157 арк.
14. Ієвлева В. Пам'ятки індустріального розвитку Києва кінця XIX – першої третини XX ст. / Валерія Ієвлева. – К., 2008. – 242 с.
15. Петимко П. І. Каналізація Києва 1894 – 1994 гг. / П. І. Петимко, М. Ф. Царик, В. В. Кобзар, П. Л. Кисленко. – К., 1994. – 96 с.
16. Киевская жизнь. – 1919. – 13 (26) сентября.
17. Киевская жизнь. – 1919. – 17 (30) сентября.
18. Киевская жизнь. – 1919. – 4 декабря (21 ноября).
19. Киевская мысль. – 1918. – 4 июня (22 мая).
20. Киевская мысль. – 1917. – 14 апреля.
21. Киевская мысль. – 1917. – 5 апреля.
22. Киевский трамвай за сорок лет 1892 – 1932 гг. / под. ред. Ю. Ю. Струка. – К.: Киевские трамвайный трест, 1933. – 160 с.
23. Коммунар. – 1919. – 4 марта.
24. Конава Н. Финансы г. Киева // Киевские городские известия. – 1917. – № 9. – С. 11-49.
25. Петимко П. І. Каналізація Києва 1894 – 1994 гг. / П. І. Петимко, М. Ф. Царик, В. В. Кобзар, П. Л. Кисленко. – К., 1994. – 96 с.
26. Петимко П. І. Водопостачання Києва 1872 – 1997 рр. / П. І. Петимко, М. Ф. Царик, В. В. Кобзар, О. І. Кириченко. – К.: Логос, 1997. – 359 с.
27. Повышения тарифа на воду // Киевские городские известия. – 1918. – № 14. – С. 50-52.
28. Последние новости. – 1919. – 23 (10) января.
29. Робітничая газета. – 1918. – 13 серпня.
30. Робітничая газета. – 1918. – 6 червня.

Надійшла до редколегії 12.11.14