

УДК 629.34 (477.54/21) «18»

DOI: 10.31651/2076-5908-2019-2-46-51

КРОНГАУЗ Владислав Олександрович,
аспірант кафедри історії України
Черкаського національного університету
імені Богдана Хмельницького
Orcid ID: 0000-0003-0521-1117
e-mail: krongauz.vo@gmail.com

ОРГАНІЗАЦІЯ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ ХАРКОВА У ДРУГІЙ ПОЛОВИНІ ХІХ ст. (СОЦІОКУЛЬТУРНИЙ АСПЕКТ)

У статті розглянуто основні фактори розвитку транспортної системи м. Харкова у другій половині ХІХ ст. Обґрунтовано, що окреслений час ознаменувалася бурхливим розвитком міста: яке розширювалося територіально, а також значно зростала чисельність його мешканців. Визначено основні види міського транспорту та особливості його функціонування відповідно до потреб населення. Здійснено спробу розглянути повсякденне життя містян в особливих умовах транспортної мережі, пересування до місць праці, проживання та дозвілля. Проаналізовано тарифну політику в контексті доступності транспортних послуг пересічним жителям. Вказано на основні проблеми та недоліки у функціонуванні транспортної системи міста.

Ключові слова: історія повсякдення, історія міського транспорту, модернізація міст, соціокультурний простір.

Постановка проблеми. Друга половина ХІХ ст. для українських земель у складі Російської імперії стала переломною добою. Це зумовлювалося модернізаційними процесами в економічному, соціальному та культурному житті населення. Розпочаті Олександром II реформи, хоча і були й непослідовними, однак вплинули на подальший спосіб життя суспільства, сприяли зародженню соціально-економічних відносин нового типу. Капіталізація та профілізація виробництва, приріст населення, розвиток інфраструктури якнайкраще простежується у містах, особливо у великих промислових центрах. За таких умов у цих населених пунктах гостро постає проблема організації транспортної мережі. Стосувалося це і Харкова, який стрімко розбудовувався, а відтак мав нагальну потребу у розвитку міського транспорту.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Порушена нами проблема була предметом часткового обговорення у науковій літературі. Дослідницею А. Боженко розкривається соціальна стратифікація міського населення та становлення нових його класів [3; 4]; А. Івченко подає дані щодо влаштування мережі міської кінної залізниці [8]; проблема культурної спадщини піднімається у роботах Т. Коломієць [9]; організація повсякдення і дозвілля презентована у дослідженні Л. Удовенко [19].

Вагому джерельну основу для студіювання теми становлять також періодичні видання, зокрема газети «Харьковские губернские ведомости» [13], «Южный край» [11; 12; 14; 15], архівні фонди, а також публіцистичні й художні твори. Водночас, системних праць у представленому нами ракурсі замало. Цим зумовлюється доцільність представленого дослідження.

Метою дослідження є визначення місця та ролі міського транспорту у соціокультурному житті Харкова. Відповідно до мети варто представити загальну характеристику розвитку міста в окреслений період, встановити ключові аспекти становлення міської транспортної мережі, а також визначити його роль у повсякденному житті містян.

Виклад основного матеріалу. Пореформений час, цілком справедливо вважають, відправною точкою стрімкого розвитку міст підросійської України. Це стало можливим

завдяки поживленню торгівлі, організації виробництва, облаштуванню інфраструктури комунального господарства. Вони стали простором співіснування усталених звичаїв традиційного суспільства та індустріальною модерною культурою. Із-поміж таких варто називати Одесу, Київ, Харків, Катеринослав.

Дослідниця Т. Водотика зазначає, що саме Харків переважно спеціалізувався на інфраструктурі підприємництва, що була представлена іноземними інвестиціями, мав потужний інтелектуальний потенціал, а також цьому сприяла діяльність Союзу гірничих промисловців Півдня Росії [5, 77]. Демографічна ситуація, що склалася у Харкові внаслідок реалізації Великої селянської реформи 1861 р., сприяла переміщенню до міста чималої кількості провінційного населення. Нашвидкуруч відбувалася забудова нових кварталів. Переважно вона мала хаотичний характер і пояснювалася тією обставиною, що кредит на землю ставав все більш доступним. Водночас існувала проблема сполучення як всередині міста, так і з приміськими зонами. У цей час зароджується рух так званих «поїздників», що приїздили до Харкова на роботу [9, 112].

Спираючись на статистичні дані «Харківських губернських відомостей» маємо підстави стверджувати, що у 1861 р. населення міста складало 50 301 особа, а станом на 1901 р. його чисельність збільшилася понад як утричі. Водночас, у праці Д. Багалія «История Харькова за 250 лет его существования» зверталася увага на важливість організації транспортної інфраструктури. Основні роботи у цьому напрямку тривали винятково у центральних районах, де розташовувалися будинки дворянства, фабрикантів, купців і духовенства, а також знаходилися контори іноземних акціонерів-інвесторів. Із другої половини XIX ст. почалося облаштування водогону та електричного освітлення [13, 21].

Натомість звертаючи увагу на облаштування робітничих кварталів, маємо констатувати протилежні характеристики: заможних доріг та освітлення вулиць майже не існувало, складними були питання санітарно-гігієнічного облаштування та умов проживання робітничого класу, оскільки водогін до цих районів не був продовжений. Місцеві робітники мали підлаштовуватися під існуючі умови не дивлячись на те, що саме на них трималася економіка міста. У зв'язку з цим досить частими були випадки крадіжок та бійок у вечірній та нічний час, а самі робітники кооперувалися у групи та колективно прямували до робітничих селищ, організовуючи власну безпеку [10, 212].

Піднімаючи проблему транспортного чиннику, варто спиратися на комплексні джерела, де міститься інформація щодо чисельного і територіального розвитку Харкова, який значно випереджав розбудову транспортної інфраструктури. Таким чином упродовж тривалого часу єдиним видом внутрішньо міського транспорту залишалося візництво («ванько»). Лише у 1882 р. вулицями Харкова почав курсувати новий вид громадського транспорту – кінна залізниця [8, 34].

Упродовж XIX ст. візники у Харкові, як правило, жили в окремих слободах (Іванівка, Ключівка, Карачівка) та інших частинах міста, що знаходилися у безпосередній близькості до важливих магістралей і центральних вулиць міста. Вимоги до візників залишалися суворими, за порушення правил вони каралися засланням або фізичними покараннями.

Поступово зі збільшенням їх кількості сформувався комплекс правил візничого промислу. Працювати брали усіх незалежно від станової приналежності. Однак, зазвичай цим займалося селянство. Вікові обмеження були у діапазоні: не менше 18 та не більше 60 років. Заздалегідь у поліції вони отримували довідку про дозвіл займатися візничим промислом і суспільну приналежність (вихідцями із якого стану вони були до цього). Існували також власники візників – працедавці, до яких наймалося переважно селянство, що мало сплачувати податок за користування возом, за оренду коня, за власний кошт обслуговувати карети та годувати коней [1, 427].

Проблема упорядкування візничого промислу у Харкові неодноразово висвітлювалася на шпальтах місцевої періодичної преси. Міська дума розглядала питання розширення стійок візників, тарифів на перевезення пасажирів та введення заробітної плати перевізників. Досить поширеним явищем кінця XIX ст. стали бойкоти харківськими «ванько» рішень місцевих депутатів, що не погоджувалися із пропонованими тарифами або графіком роботи.

Зокрема, у газеті «Южный край» за 1881 р. міститься інформація про наміри збільшити вартість послуг із перевезення пасажирів за ініціативою самих візників. Мотивом подібної вимоги вони зазначали збільшення вартості сіна, потребу в матеріалах для ремонту тощо. Натомість технічний стан переважної більшості фаєтонів був досить ганебним. Із цією метою було створено комісію із перевірки технічного стану карет та возів перевізників, яку очолив Г. Поморцев. У своєму звіті за 1881 р. він зазначав, що за період перевірки чисельність візників у Харкові скоротилася, пояснюючи це тією обставиною, що після огляду технічного стану фаєтонів значна частина перевізників була відсторонена від роботи до моменту виправлення визначених у протоколах обстеження зауважень. Із тих, які продовжували працювати, технічний стан було визнано задовільним, однак винятково у порівнянні із попередніми [7, 1].

Окремо Г. Поморцев зазначає проблему сервісу обслуговування пасажирів. У звіті було записано, що перевізники сваряться із пасажирами, завищують ціни на проїзд, їх зовнішній вигляд не відповідає вимогам: «... як і раніше досить часто від «ванька» пасажир, і особливо жінки, отримують погрози, образи, дозволяючи собі різноманітні приниження, насмішки...». Звіт комісії було передано до Міської Управи, яка мала вживати заходи щодо усунення відзначених проблем. Однак, цей процес затягувався на невизначений час [7, 2].

Рішенням Міської Управи в 1894 р. були введені нові тарифи для перевезень пасажирів містом. Чітко прописувалися типи рухомого складу і вартість проїзду у них. Їх було опубліковано у газеті «Южный край»: «... фаєтони: 4 руб./ удень, 60 коп./ година, 30 коп./ у кінець; за 4 пасажирів 40 коп.; однокінні: 3 руб./ удень, 40 коп./ година, 15 коп./ у кінець. Для не ресорних екіпажів встановлюється попередня такса. За проїзд у один бік Сумською вулицею, до Сабурової дачі, на Журавлівку за церкву та до Кузинського мосту – 40 коп., однокінні – 20 коп. У святкові дні Пасхи, на Новий рік і у перший день Різдва фаєтони – 1 р., у кінець – 50 коп., за 4 пасажирів – 60 коп.; однокінні – година 60 коп., у кінець 30 коп.». Наприкінці додавалася постанова про візничий промисел, яка передбачала обов'язкову наявність у перевізників супровідних документів і сигнальних вогнів [12, 3].

Важливими пунктами постанови міської управи стало також врегулювання візничої справи. Відтепер контроль за перевезеннями покладалася на комісію з перевезень. Були введені наступні зміни, що були опубліковані у газеті «Южный край» за 21 жовтня 1894 р. Передбачалося видання візникові двох ярликів із однаковими номерами, що мали розміщуватися на екіпажі та у самого візника. У разі відсутності окреслених вимог візник позбавлявся права займатися перевезеннями терміном до одного місяця, а тричі порушуючи вимоги – позбавлявся назавжди ліцензії на перевезення пасажирів і вантажів, а його прізвище заносилося до реєстру порушників із метою обмеження його професійної діяльності [11, 3].

Ще одним видом громадського транспорту у Харкові стала кінна залізниця. До міської управи ще із 1871 р. почали звертатися інженери і урядовці із пропозиціями розробки та прокладки у місті кінно-залізничного трамваю. Лише у 1882 р. був укладений контракт із акціонерами Бонне й Отле щодо влаштування у місті кінної залізниці за затвердженими думою умовами. Встановлювався тариф на перевезення пасажирів у розмірі 5 коп. упродовж усього шляху прямування із доплатою 2 коп. у разі пересадки на іншу лінію.

Швидкість руху мала складати 12 верст на годину. Концесія на виключне право експлуатації та влаштування мережі надавалася терміном до 42 років із додатком, що після її закінчення вона переходить у комунальну власність. До 1885 р. вже існувало 7 маршрутів кінної залізниці, які сполучали залізничний вокзал із Центром та базарами. У той же час, функціонування містом подібного виду транспорту ускладнювало подальший розвиток системи громадських перевезень. Довгий час концесія конки перешкоджала запуску лінії електричного трамваю, тоді як у Одесі, Києві він уже почав функціонувати. У центральній частині Харкова були облаштовані пересадочні станції, що дозволяли пересідати із одного виду транспорту на інший, а також вводилися в обіг пересадочні квитки для проїзду кінною залізницею [8, 12].

Висновок. Середина XIX ст. значно вплинула на розвиток Харкова. Він перетворився на великий промисловий, науковий та освітній центр у складі Російської імперії. Збільшення чисельності його населення стало причиною для розробки міською управою концепції розвитку мережі громадського транспорту. Переважно він був представлений візниками, т.зв. «ваньками», які поділялися на класи, і надавали послуги з приватних та колективних перевезень. Натомість, користуючись умовною монополією на перевезення вони самостійно встановлювали тарифи, порушували визначені правила і через це виникало чимало проблем у транспортній галузі. Із 1882 р. Харковом почала курсувати кінна залізниця. Вона могла вміщувати більшу кількість пасажирів і була оптимальним способом переміщення містом. Про це маємо підстави говорити, виходячи із того, що райони, які вони обслуговували, практично не перетиналися із коліями конки. До початку XX ст. було закладено основу транспортної системи міста, однак у подальшому вона потребувала чергової модернізації.

Список використаної літератури

1. Багалеї Д. И. История города Харькова за 250 лет его существования / Д. Багалеї, Д. Миллер. – Х.: Фабрика ім. Фрунзе, 1993. – Т.2. – 973 с.
2. Боженко А. Рейки, труби, ліхтарі: концесіонери і міська дума у творенні модерної інфраструктури Харкова / А. Боженко // Україна Модерна. – К.: Міжнародний інтелектуальний часопис, 2018. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://uamoderna.com/md/bozhenko>
3. Боженко А. Купецтво vs дворянство: еліта м. Харкова у другій половині XIX ст. – на початку XX ст. / А. Боженко // Місто: історія, культура, суспільство. – 2017. – №2. – С. 39-48.
4. Боженко А. Формування міської ідентичності харків'ян у другій половині XIX – на початку XX ст. / Olena Novikova, Ulrich 252 Schweier, Peter Hilkes // Jahrbuch der VII. Internationalen virtuellen Konferenz der Ukrainistik "Dialog der Sprachen Dialog der Kulturen. Die Ukraine aus globaler Sicht", 27-30 жовтня 2016 р. Verlag readbox unipress Open Publishing LMU, 2017. – С. 710–716.
5. Водотика Т. Типологія міст Наддніпрянської України в контексті формування культури підприємництва в другій половині XIX – на початку XX ст. / Т. Водотика // Регіональна історія України. – 2014. – №8. – С. 157 – 159
6. Дьяченко Н. Улицы и площади Харькова / Н. Дьяченко. – Х.: Прапор, 1966. – 279 с.
7. Заседание Городской Думы // Южный край. – 1881 – № 39. – С. 3
8. Ивченко А. История Харьковского конного трамвая с 1882 по 1919 гг. / А. Ивченко. – Х.: Прапор, 2007. – 78 с.
9. Коломієць Т. Культура Харкова на зламі століть (кінець XIX – початок XX ст.) / Т. Коломієць, О. Ярмиш. – Х.: ХНУВС, 2003. – 256 с.
10. Лейбфрейд А. Харьков от крепости до столицы: заметки о старом городе / А. Лейбфрейд, Ю. Полякова. – Х.: Фолио, 1998. – 335с.
11. Местная хроника // Южный край. – 1893.– № 29 – С. 2
12. Новые правила для харьковских извозчиков // Южный край. – 1894. – № 34. – С. 2.

13. О нуждах Харькова в отношении его благоустройства: доклад комиссии / Харьковская городская Дума. – Харьков: Типо-литография М.М. Гордона, 1880. – 38 с.
14. Об извозчиках // Южный край. – 1909. – № 69. – С. 5
15. Об увеличении числа извозчицких стоянок на некоторых улицах города // Южный край. – 1892. – № 40. – С. 3
16. Осоргин М. Воспоминания, или что я слышал, что я видел и что я делал в течение моей жизни (1861–1920) / М. Осоргин. – Москва : Российский фонд культуры, 2009. – 720 с.
17. Пашков В. Харьков в конце 30-х и 40-х годах / В. Пашков // Южный край 1881. – № 69. – С. 1-3
18. Державний архів Харківської області. – Ф.51. – Оп.1. – Спр. 165. – 9 арк.
19. Удовенко Л. Дозвілля харківців у другій половині XIX – на початку XX ст. / Л. Удовенко // Вісник ХНУ ім. В. Каразіна. – 2012. – №10. – С. 70–75

References

1. Bagaley, D. I., Miller, D. P. (1993). History of the city of Kharkov for the 250 years of its existence. Khariv: Frunze factory (in Russ.)
2. Bozhenko A. (2018) Rails, pipes, lanterns: concessionaires and the City Duma in the creation of modern Kharkov infrastructure. Ukraine Modern. Retrieved from <http://uamoderna.com/md/bozhenko> (in Ukr.)
3. Bozhenko A. (2017). City: history, culture, society. Merchants vs nobility: the elite of Kharkov in the second half of the nineteenth century. - in the early twentieth century, 2, 39-48 (in Ukr.)
4. Bozhenko A. The Formation of Urban Identity of Kharkiv in the Second Half of the Nineteenth - Early Twentieth Centuries. Olena Novikova, Ulrich Schweier, Peter Hilkes. Jahrbuch der VII. International Virtual Conference of the Ukrainian “Dialog der Sprachen, Dialog der Kulturen. Die Ukraine aus globaler Sicht”. October 27-30, 2016, Verlag readbox unipress Open Publishing LMU, 2017. pp. 710–716. (in Ukr)
5. Vodotika T. (2014). Regional History of Ukraine. Typology of the cities of the Dnieper Ukraine in the context of the formation of business culture in the second half of the nineteenth - early twentieth century, 8, 155-168 (in Ukr.)
6. Dyachenko N. (1966). Streets and squares of Kharkov. Khariv: Flag (in Russ.)
7. South Territory (1881, September). Meeting of the City Duma (in Russ.)
8. Ivchenko A. (2007). History of the Kharkov Equestrian tram from 1882 to 1919. Khariv: Flag (in Russ.)
9. Kolomiets T., & Yarmysh O. (2003). The Culture of Kharkov at the Turn of the Century (end of XIX - beginning of XX century). Khariv: KNUABF (in Ukr.)
10. Leibfreyd A., & Polyakov Y. (1998). Kharkov from the fortress to the capital: notes on the old city. Khariv: Folio (in Russ.)
11. Southern Territory (1893, April). Local Chroniel (in Russ.)
12. South Territory (1894, October). New rules for Kharkov exporters (in Russ.)
13. Kharkiv City Duma (1880). On the needs of Kharkiv in relation to its improvement: report of the commission. Kharkov: Typo-lithography MM Gordon (in Russ.)
14. Southern Territory (1909). About exporters, №69, 5 (in Russ.)
15. South Territory (1892). Increase in the number of car parks in some streets of the city, 40, 3 (in Russ.)
16. Osorgin M. (2009). Memories, or what I heard, what I saw and what I did during my life (1861-1920). Moscow: Russian Foundation for Culture (in Russ.)
17. Pashkov V. (1881). Southern Territory. Kharkov in the late 30's and 40's, 269, 1-3 (in Russ.)
18. State archive of Kharkiv region. F. 51 (Kharkiv Provincial Statistics Committee). Description 1. Case 165. (in Russ.)
19. Udovenko L. (2012). Bulletin of KhNU. Leisure of Kharkov in the second half of XIX - at the beginning of XX century, 10, 70–75 (in Ukr.)

KRONHAUZ Vladyslav, post-graduate student of the Department of Ukrainian History, The Bohdan Khmelnytsky National University of Cherkasy

THE ORGANIZATION OF KHARKIV TRANSPORT SYSTEM IN THE SECOND HALF OF THE 19 CENTURY (THE SOCIOCULTURE ASPECT)

Abstract. Introduction. *The Post-reform period was a turning point in the history of the cities of the Russian Empire, in particular, Kharkiv. At this time, there is an increasing of the urban population, the phenomenon of urbanization, as well as the expansion of the city's borders. In these conditions, a new form of relations between residents is laid, and urban culture is formed. There are coachmen among the new social categories. It has entered in urban space and also provided special connecting functions. At the same time, having become monopolists of urban transportation for a long time, the drivers ignored the decisions of the city government and they inflated the prices of transportation and speculated on the situation. Among the urban population, not all estates had an economic advantage to use such transport services. The situation changed a little after the settlement of the conditions of passenger traffic by the Municipal Council, as well as the introduction by the Belgians of the horse railway into exploitation as public transport.*

Purpose. *The research purpose is to determine the place and role of transport in the sociocultural life of Kharkiv. For the purposes is to determine the place and role of transport in the sociocultural life of Kharkiv. For the purposes, it should be indicated a general description of the development of Kharkiv in the certain period, to establish the key aspects of the urban transport network formation, as well as to define its role in everyday life of citizens.*

Results. *In the article the main factors of Kharkov development transport system are considered in the mentioned period. It is justified that the second half of the XIX century marked the rapid development of the city. The main modes of transport were determined, which were operated in Kharkiv, and also the peculiarities of its functioning are revealed in accordance with the focus on attempts to settle the city transport system by Municipal Council, transport infrastructure, as well. The role of transport in the daily life of the urban population is highlighted.*

Originality. *At the local level, an attempt was made to compare the citizens' daily life with the features of movement in the context of work and leisure. The tariff policy was analyzed to assess the availability and comfort of transportation by passenger's requests and opportunities. The place and role of public and private transport are determined in the system of socio-economic and cultural development of the city in the post-reform era.*

Conclusion. *Urban transport organically entered the everyday life of Kharkiv citizens, providing more or less convenient travel. It is useful to identify two main categories of participants in this process: a carrier and passengers. Among the existing categories of transport, it is necessary to define the transportation and the city horse. The conditions of transportation were excellent. Municipal Council influence on carriers increased in the last quarter of the XIX century. New ruled for the riding of the manure were issued and optimal tariffs were established. The prospect on such research is due to the transport factor in the transport factor in the sociocultural space of the city.*

Key words: *History of everyday life, Kharkiv, history of transport, modernization of cities, sociocultural space.*

Одержано редакцією 9.10.2019
Прийнято до публікації 30.10.2019