
*В.Б. Молчанов
(м. Київ)*

ЕВОЛЮЦІЯ ТРАНСПОРТНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ НАСЕЛЕННЯ ГУБЕРНСЬКИХ МІСТ ПРАВОБЕРЕЖНОЇ УКРАЇНИ у кінці ХІХ – на початку ХХ ст.

Невід’ємною складовою частиною життя мешканців міста є забезпечення їх засобами пересування. Саме вони докорінним чином впливають на процеси, в яких люди відіграють провідну роль, перебуваючи у безперервній міграції. Через це наявність та доступність засобів пересування істотно впливають на рівень відповідного розвитку країни, якість життя її мешканців, свідчать про добробут як окремої особистості, так і соціальних груп, а також суспільства у цілому. У зв’язку з цим вивчення розвитку транспортної системи губернських центрів Правобережжя має неабияку актуальність. Адже на основі історичного досвіду можна більш-менш оптимально планувати майбутнє.

Наукова база дослідження охоплює значну кількість опублікованих та неопублікованих джерел. Останні зберігаються у фондах Центрального державного історичного архіву в м. Києві (фф. 274, 442, 493, 692, Державного архіву м. Києва (фф. 163, 176) і Державного архіву Житомирської області (ф. 62).

Аналізуючи історіографію обраної теми, варто відзначити, що, незважаючи на наявність значного шару досліджень з історії транспорту, насправді проблеми доступності засобів пересування для мешканців губернських центрів Правобережної України у ХІХ – на початку ХХ ст. торкалася побічно лише невелика кількість авторів.

З дореволюційних видань значну цінність для вивчення досліджуваної проблеми представляє складений секретарем міської управи м. Кам’янця-Подільського Л.А.Єзерницьким „Сборник действующих в г. Каменец-Подольске обязательных постановлений городской думы (изданных за время действия в Каменец-Подольске городского положения 1870 и 1892 гг. по 1 июля 1915 года)”. З цієї збірки дізнаємося, як у ті часи регламентувався міськими органами влади візничий промисел, якими були перші правила використання автомобілів, мотоциклів та велосипедів на вулицях дореволюційного Кам’янця-Подільського тощо ¹.

З наукового дослідження К.Лазаревської „Київські цехи в другій половині ХVІІІ та на початку ХІХ віку” можна довідатися про вартість транспортних послуг при пасажирському й вантажному перевезеннях у м. Києві на початку ХІХ ст. ².

Серед праць радянського періоду, котрі тим чи іншим чином торкалися досліджуваної проблеми, по особливо привертає увагу ґрунтовна монографія П.А.Зайончковського „Правительственный аппарат самодержавной России в XIX в.”. У ній автор наводить показує зокрема частку транспортних витрат чиновників у їх загальних річних бюджетах ³.

Важливим джерелом для вивчення еволюції засобів пересування губернських міст Правобережжя є довідник „Хроника революционного рабочего движения на Украине (1900–1917)”. З його сторінок можна дізнатися, як відбувалося протистояння у конкурентній боротьбі між власниками новітніх засобів пересування (трамвайної мережі, автобусів і залізничної мережі) та візниками, котрі через конкуренцію останніх терпіли збитки й банкрутували. Візники неодноразово страйкували, щоб привернути увагу влади до їх важкого економічного стану. Крім того, аналізуючи кількість страйків в Україні можна простежити їх гальмівний вплив на розвиток транспортної сфери губернських міст Правобережної України ⁴.

Багатотомне видання „Історія Української РСР” у 10 т., як узагальнююча праця, допомагає розібратися в еволюції транспортної системи губернських центрів, залучити дані про введення в експлуатацію нових відповідних засобів тощо ⁵.

Дисертаційне дослідження В.Г.Мірошніченко „Становище робітників залізничного транспорту України в 1907–1914 роках” частково висвітлює певні аспекти розглядуваної проблеми. Особливо привертає увагу розділ, присвячений життєвому рівню та умовам праці робітників залізничного транспорту ⁶.

Дослідження С.С.Богатчук „Роль залізничного транспорту у формуванні національного ринку України” показує, як разом з його розвитком на території України збільшувався вантажо- й пасажирообіг залізниці, зменшувалася роль гужового транспорту та формувалася внутрішній всеросійський ринок ⁷.

Краєзнавча розвідка Г.Мокрицького „Житомирське ТТУ: 100 років трамвайному руху”, здійснена на основі архівних джерел, яскраво ілюструє, як відбувалося запровадження трамваю в Житомирі – центрі Волинської губернії ⁸.

Наукова стаття І.В.Сучкова „Социальный и духовный облик учительства России на рубеже 19–20 веков” містить бюджети як викладачів вищої школи, так і народних вчителів. З них можна дізнатися про частку витрат представників освітянської сфери на транспорт ⁹.

Суттєвий інтерес для розгляду засобів пересування для царської армії Російської імперії представляють свідчення, наведені у довіднику „Россия 1913 год”. За його даними, можна простежити, якою була загальна ситуація в транспортній галузі та які відповідні витрати офіцерів компенсувалися командуванням ¹⁰.

Заслуговує на увагу також праця Г.Томіленка „Діяльність професійних пожежних підрозділів на Правобережній Україні у другій половині XIX – на початку XX ст.”, в якій автор торкається проблем транспортного забезпечення пожежників ¹¹.

Цікаві дані містить довідник „Хроника России XX век”. З його допомогою можна простежити, як у Києві вперше почали застосовувати літаки, спочатку як екзотичне видовище, а згодом й як грізні військові машини ¹².

Крім вищерозглянутого, важливе джерело для розгляду забезпечення засобами пересування населення України становлять періодичні видання того часу. У них відображено соціально-економічне життя вказаного періоду, завдяки чому можна глибше зрозуміти віяння тієї епохи, реконструювати найбільш наближену до дійсності картину змін, що відбувалися у транспортній системі. Фактично саме преса у ті часи була дзеркалом, в якому відбивалися проблеми з транспортним забезпеченням громадян. Будь-які позитивні моменти у вдосконаленні засобів пересування негайно висвітлювалися на її сторінках. При наявності недоліків з транспортним забезпеченням газети били на сполох та закликали громадськість і місцеву владу до прийняття відповідних заходів. Найбільш яскраво відображали еволюцію засобів пересування такі видання, як "Волян" у Житомирі, "Коммерческая газета", "Рада" й "Жизнь и искусство" у м. Києві; "Подольнин" у Кам'янці-Подільському.

Завершуючи огляд архівних джерел та літератури з обраної теми дослідження, необхідно визнати, що проблему еволюції транспортного забезпечення жителів губернських міст Правобережної України в кінці XIX – на початку XX ст. вивчено недостатньо. Фактично вона залишилася поза увагою переважної більшості дослідників. Саме тому мета цієї розвідки полягає у тому, щоб на основі комплексного аналізу архівних матеріалів, опублікованих документів і наукової літератури з проблеми простежити еволюцію засобів пересування мешканців губернських центрів Правобережжя в розглядуваний період.

Розпочинаючи дослідження, необхідно звернути увагу на те, що інфраструктура міст створювалася досить своєрідно, в основному поблизу головних торговельних шляхів. Саме тому вони історично розвивалися так, де була кращою транспортна доступність для їх мешканців. Відстані у місті кваліфікований архітектор-містознавець ніколи не вимірюватиме кілометрами чи метрами, а лише хвилинами чи годинами, тобто часом так званої транспортної доступності. Забезпечення засобами пересування безпосередньо впливало на планування міст, їх розвиток, конфігурацію, архітектуру.

Умовно транспорт, яким користувалося населення губернських центрів Правобережної України в кінці XIX – на початку XX ст., можна розділити на дві групи. До першої слід віднести міські транспортні засоби, якими користувалися для пересування до місць роботи, служби, навчання тощо. До другої – міжміський транспорт, яким користувалися під час переїзду з міста у місто, з міста в село та навпаки, а також за кордон. Залежно від типу використовуваної енергії транспорт поділявся на гужовий, парусний, електричний, з використанням сили двигунів внутрішнього згоряння (автомобілі, літаки, мотоцикли) й ін.; а від виду перевезень – на пасажирський, вантажний та комбінований.

Еволюція засобів пересування губернських центрів відбувалася повільно. Спочатку домінував гужовий транспорт, який був надзвичайно поширеним як у міському, так і в міжміському сполученнях. Багаті міщани мали коней у приватному використанні, що значно полегшувало їх пересування. Воли й бики використовувалися переважно на селі для перевезення вантажів.

Досить часто міщани пересувалися на конях верхи, як у прадавні

часи. З тодішніх газетних оголошень дізнаємося, що існували школи верхової їзди. Ось як про це писала газета "Жизнь и искусство" 28 грудня 1898 р.: „...Учиться ездить верхом стоит курс для мужчин – 15 руб., для дам – 20 руб.”¹³. Як держава, так і громадські організації заохочували промисловий розвиток конярства. Адже фактично коні залишалися головною тягловою силою того часу. Преса повідомляла, що 21-23 (8-10) травня 1912 р. у Білій Церкві головне управління кінських заводів проводило виставку поміщицьких та селянських коней. Переможці отримали нагороди¹⁴.

Найпоширенішим видом міського транспорту були візники, яких міг найняти будь-який споживач за відповідну плату, котра у всіх губернських центрах Правобережжя регулювалася міськими органами влади за допомогою "політики такс"¹⁵. Поступово ціни на послуги візників зростали. Якщо в 1795 р. в Києві їх наймали за 20 коп., то через століття, в 1907–1908 рр., середня вартість проїзду візником у Житомирі становила вже 20–25 коп., а в 1912 р. їхні послуги значно подорожчали¹⁶. Особливо дорого (2 руб. 50 коп. – 3 руб.) коштували поїздки візником за межі міста¹⁷. За потреби підводу можна було найняти на певний термін. За архівними даними, вартість наймання однокінної підводи у січні 1908 р. в Житомирі на один день становила 2 руб. 50 коп., а парокінної – 4 руб.¹⁸. У Києві транспортні послуги візників регламентувалися окремим „Постановлением об извозном промысле с приложением такс. Киев. 1903 г.”. Документ запроваджував загальні правила і вимоги до візників, їхньої поведінки, технічного стану й оздоблення колясок. Зокрема в ньому зазначалося: "...Извозный промысел г. Киева делится на легковой и ломовой. Легковой в свою очередь делится на 2 разряда: первый и второй. Перворазрядными колясками считаются те, которые оббиты внутри плюшем, шелком или французской кожей и с колесами на резиновых шинах. Сани должны быть оббиты бархатом или плюшем, иметь сплошную меховую полость. Второразрядные должны быть оббиты сукном, и теплая полость должна быть обрамлена мехом. Пароконные коляски и сани должны иметь 4 пассажирских места, а одноконные – 2 места.

У всех извозчиков должны быть фонари, зажигаемые в темное время суток. Как коляски, так и сани в обязательном порядке должны быть оборудованы тормозом.

Извозчик обязан:

Объясняться с пассажирами спокойно, даже в случаях разногласия, и ни под каким видом не позволять себе грубых и резких выражений.

Во время езды с пассажиром не курить и не закрываться зонтиком, а внимательно управлять лошадью. Извозчик, стоящий на бирже или у тротуара, не имеет права отказывать в извозе никому и никуда в пределах города и не может требовать платы более следуемой по таксе. При желании же пассажира ездить по часам извозчик должен предупреждать седока до которого часа он, извозчик, может ездить.

Иметь наблюдение за вещами пассажира и охранять их от похищения на случай отлучки пассажира во время остановок. Забытые же пассажиром вещи доставлять немедленно ему или в ближайшее участковое правление.

Не обращать жестоко с лошадьми. Не употреблять кнутов.

Исполнять беспрекословно все законные требования полиции относительно перевозки умерших, больных, пьяных.

Примечание. За пользование зонтиком полагается отдельная плата по таксе.

Дрожки, фаэтоны, фаэтончики и сани должны отвечать следующим требованиям:

Должны быть на лежачих, мягких рессорах. Крылья при незакрытых дрожках должны быть со щитом, пригнаны к кузову без промежутков. Бока должны быть выше подушки около 1 вершка.

Подушки должны быть на пружинах. Кожа на фартуках должна быть немаркая, чтобы не причинять вреда платью седоков"¹⁹. Ця ж постановова встановлювала таксу на послуги візників у 1913 р. в обсязі 80 коп. за годину²⁰. Необхідно підкреслити, що серед останніх у ті часи була досить висока конкуренція. Газета "Подольнин" повідомляла про бійки між ними через використання демпінгових цін на послуги²¹.

Слід відзначити, що такі жорсткі вимоги до візників нерідко призводили до страйків серед них, а це в свою чергу негативно позначалося на задоволенні потреб споживачів транспортних послуг. Так, 1 квітня 1910 р. у Києві відбувся економічний страйк усіх 2680 легкових візників з вимогою відмінити постанову міської думи від того ж року про введення в місті екіпажів лише на гумовому ході з відкритим верхом. Цей страйк продовжувався 6 днів²². Газети тих часів на своїх сторінках постійно висвітлювали, як розвивалися ці події. Вони повідомляли, що у Київській міській управі відбулася нарада з приводу страйку візників²³. Врешті-решт, влада вимушена була поступитися, і страйк завершився компромісом: було продовжено строк переобладнання екіпажів з металевого на гумовий хід²⁴.

Подібна ситуація склалася в Житомирі 13-16 травня 1913 р. Тут відбувся економічний страйк всіх легкових візників міста з вимогами забронити трамваю перевозити пасажирів з багажем, відмінити огляд поліцією бричок, встановити час запалювання ліхтарів на екіпажах, дозволити зупинку останніх біля кращих міських готелів, відмінити поїздки за вимогою поліції й ін. Події розгорталися надзвичайно динамічно, однак виступ завершився поразкою страйкарів²⁵.

Необхідно погодитися з тим фактом, що під час таких страйків міські споживачі засобів пересування переживали значні незручності. Проте вищезгадані страйки не могли зупинити прогрес у транспортній сфері.

Ще детальнішою була регламентація надання візниками транспортних послуг у Кам'янці-Подільському. Фактично всі аспекти цієї сфери було враховано у відповідній постанові міської думи, яку, оскільки вона невелика за обсягом, доцільно навести повністю:

“Порядок движения по улицам и извозный промысел.

Обязательное постановление о порядке движения по улицам.

Издано в 1903 году

§ 1. Все городские извозчики, а равно лица, проезжающие по улицам на собственных лошадях во всякого рода экипажах, равно в деревенских телегах, обязаны держаться правой стороны при всех встречах, поворотах и объездах и проезжать по правой половине улицы.

§ 2. Воспрещается поворот экипажей на всех вообще мостах города; по мостам езда допускается только шагом.

§ 3. Воспрещается езда верхом и на велосипедах по тротуарам, между тротуарами и оградами домов и вообще во всех местах, предназначенных исключительно для пешего движения.

§ 4. На протяжении Троицкой улицы от Центральной площади до дома Англе проезжающие городские извозчики и все экипажи частных лиц не могут останавливаться, обгонять или поворачивать назад, или сворачивать в сторону, за исключением необходимости въехать во двор или высадить пассажира.

§ 5. Все подводы с грузами и деревенские телеги, проезжающие с Николаевской (бывш. Губернаторской) площади на Центральную площадь города и обратно должны проезжать в город по Архиерейской улице, с Центральной же площади – по направлению к почтово-телеграфной конторе и обратно – по Троицкому переулку, за исключением необходимости выгрузки клади, назначенной для жильцов и магазинов других улиц.

§ 6. Безусловно воспрещается во всех решительно местностях города неумеренно скорая езда, в особенности в центральной части города.

§ 7. а) Разрешается останавливаться по улицам и площадям для выгрузки клади до 10 ч. утра во всякое время года, с 6 до 8 час. вечера летом, с 4 до 6 час. вечера зимою, с 1 октября по 1 марта.

в) В зимнее время в городе воспрещается ездить без бубенчиков, установленного городского управою образца всем, за исключением крестьян и лиц временно приезжающих в город.

§ 8. Воспрещается при движении ломовых обозов привязывать лошадей к передним подводам.

§ 9. Лица, несущие тяжести, а также предметы громоздкие или маражные, как-то: уголь, мука, гипс, деготь и т. п., обязаны проходить не по тротуарам а по тем частям улиц, которые назначены для езды экипажей.

§ 10. Воспрещается без разрешения городской управы выставка на тротуарах всякого рода предметов торговли, а также занятие улиц, площадей и тротуаров для производства построек и складывания материала.

Об извозном промысле

I. Правила для получения разрешения на извоз

§ 1. Извозным промыслом предоставляется заниматься лицам мужского пола, достигшим 18-летнего возраста, обладающим физической возможностью к тому и не лишенным по суду права заниматься промыслом.

§ 2. Лица, желающие заняться извозным промыслом, обязаны испросить на то разрешение городской управы, для чего должны представить в управу: свидетельство полиции о неимении препятствий к занятию извозным промыслом, о годности для этого лошадей и исправном состоянии сбруи и экипажа, предназначенных к выезду, и вид на жительство, а также указать местонахождение конюшни, число лошадей, экипажей и число кучеров (звание, имя, отчество и фамилию и возраст последних) и получить из городской управы на каждый год до наступления нового года ярлык с номером, книжку с обязательным постановлением и таксу по внесении в городскую кассу установленного в пользу города сбора.

§ 3. Получивший ярлык обязан выданные ему из городской управы извозчицьи номера в двух экземплярах и паспорт или свидетельство местного общественного старосты представить до начала извозного промысла в тот полицейский участок, где он имеет жительство, для записки в особо заведенную для того книгу, о чем ему объявляется в городской управе.

§ 4. Если извозчик не удовлетворяет условиям, означенным в § 1-м, то участковое управление отказывает ему в дозволении заниматься извозным промыслом.

§ 5. Никто из извозчиков не имеет права передать ярлык на занятие извозным промыслом без ведома управы и городской полиции.

II. Содержание извозчицьих экипажей, лошадей и т. п.

§ 6. Во время езды по городу извозчики должны быть прилично одеты; зимою – в армяки темносинего сукна, летом – в легкие темносерые армяки, в барашковых шапках зимой и клеенчатых шляпах летом, иметь экипажи и упряжь прочные и содержать их в исправном виде. В случае ненастной погоды кучера должны быть одеты в непромокаемые плащи. Лошади, видимо больные или увечные, имеющие раны и хромые, для извозной езды не допускаются. Экипажи должны быть установленного городским управлением типа.

§ 7. Полученные из управы на право извоза номера должны быть во время занятия извозным промыслом на виду, а именно один номер малого размера извозчики обязаны носить надетым на шею, на спине, на верхнем платье, а другой большого размера должен быть прибит как у легковых извозчиков, так и у ломовых на задней стороне экипажа (кузова). Такса, издаваемая городской управою для легковых извозчиков, должна находиться на видном месте экипажа, а именно на задней стороне.

§ 8. Пароконный извозчик обязан иметь при экипаже два фонаря, на наружных стеклах коих должен быть написан красною краскою номер экипажа. Фонари следует содержать всегда в исправности и освещать в течение всей ночи.

§ 9. Езда по городу легковых извозчиков должна быть не слишком скорая, осмотрительная. Ездить вскачь и вперегонки, а также обгонять экипажи и ездить по тротуарам воспрещается. При езде всегда следует держаться правой стороны, а при встрече предупреждать едущих и пешеходов на соответственном расстоянии обычным криком, в случае же надобности останавливать лошадей и вообще принимать меры предосторожности для предупреждения несчастных случаев.

§ 10. Ломовые извозчики с кладью обязаны следовать шагом и иметь между возами через каждых пять подвод перерывы для свободного прохода и проезда через улицу. При каждой телеге, а в исключительных случаях при двух подводах, должен быть извозчик; привязывать же лошадь одной телеги к другой и соединять возы или фуры в одну цепь воспрещается.

§ 11. Незанятые извозчики должны останавливаться на площадях, определенных городской управою местах стоянок или же на улицах вдоль тротуаров, становясь один за другим в ряд, но оставляя углы тротуаров свободными для прохода пешеходов.

§ 12. Не дозволяется извозчикам: а) оставлять экипажи и лошадей,

сходиться гурьбой, а также привязывать лошадей к деревьям или фонарным столбам, б) для стоянок на улицах занимать места без указания городской управы, в) подавать экипаж без требования публики и преследовать прохожих настойчивыми предложениями своих услуг, г) заводить ссоры и драки и допускать брань и вообще нарушать тишину и порядок, д) позволять себе насмешки над проходящими и проезжающими.

§ 13. На требование нанимателей отнюдь не подъезжать несколькими извозчикам сряду, а подъезжать умеренной рысью первому крайнему извозчику.

§ 14. Извозчик не имеет права отказать нанимателю везти его в какую бы то ни было часть города в пределах городской черты.

§ 15. Во время занятия промыслом извозчик обязан всегда быть трезв, при езде с пассажирами не курить табаку, не закрываться зонтиком, сохранять целыми и охранять от пропажи порученные ему вещи, не допускать никаких бесчинств, а тем более не делать грубостей публике и не требовать от седоков платы выше определенной таксой, изданной управою.

§ 16. При найме извозчика по часам он заранее обязан объявить пассажиру, в какое время он должен будет прекратить езду, а, нанявшись по часам, не имеет права оставлять пассажира ранее условленного времени.

§ 17. Вещи, забытые седоком, извозчик обязан немедленно возвратить по принадлежности или же доставить в ближайшее участковое управление, причем за доставление забытых вещей извозчик имеет право получить от хозяина оных вознаграждение по таксе за провоз.

§ 18. По требованию полицейского надзора извозчики должны беспрекословно и без всякого вознаграждения везти: а) поднятого полицейей заболевшего, ушибленного, вытащенного из воды или скоропостижно умершего, б) взятого в пьяном виде буйного или в ненормальном состоянии бродящего и в) лиц, отправляющихся известить пожарную команду о пожаре.

§ 19. Извозчики, следующие с седоками, преследуемыми полицией, по требованию чинов оной немедленно должны останавливаться и способствовать полиции к задержанию преследуемых лиц.

§ 20. С лошадьми извозчик должен обращаться бережно и осторожно. Наносить лошади удары твердым или острым орудием и бить ее чем бы то ни было по животу или голове воспрещается. Чтобы не отягощать свыше сил лошадей, воспрещается накладывать слишком большой груз, не соответствующей силам животного, также не допускается брать на экипажи пароконным извозчикам более четырех взрослых седоков. Во время стоянок извозчиков у театров, клубов, ресторанов, в дворах извозничьих постоянных и т. п. зимою при 10 градусах и более мороза, а равно при снежной ненастной погоде лошади их должны быть покрыты сверх упряжи попонами такого размера, чтобы был покрыт весь корпус лошади. Во время езды попоны должны быть сняты и храниться в экипаже.

§ 21. В дни спектаклей количество высылаемых экипажей должно быть не менее 24-х и плата в конец исключительно только от театра должна быть определена двойная, а именно в центре города – 30 коп., на

Новый план – 40 коп., на русские и польские фольварки – 50 коп.

§ 22. Хозяева извозного промысла обязаны всегда и во всякую погоду высылать на биржу по очереди ночных извозчиков числом не менее 12 экипажей и 4 бричек для разъездов с 12 час. ночи до 8 час. утра, причем с 12 час. ночи до 6 час. утра дежурные извозчики получают полуторную против таксы плату, а после шести часов утра нормальную, т. е. по таксе.

III. Надзор за извозчиками

§ 23. Все извозчики в отношении биржевого промысла состоят под непосредственным наблюдением городской управы, чинов городской полиции и участковых попечителей и подчиняются их распоряжениям. Каждому извозчику выдается городской управою прошнурованная и скрепленная книжка с напечатанными в начале оной обязательными постановлениями для записывания пассажирами жалоб на извозчика в тех случаях, когда жалоба не может быть заявлена лично; книжки эти извозчики обязаны иметь постоянно при себе, предъявляя их по первому требованию пассажирам или полиции; при оставлении же своих занятий извозчик обязан книжку возвратит своему хозяину или представить в управу для передачи поступившему на его место.

§ 24. Книжки эти в случае внесения в них жалоб извозчики обязаны в тот же день или на следующий, если жалоба записана после 9 час. вечера, предъявить полиции или управе, от которых затем зависит дальнейшее направление дела в законном порядке.

§ 25. Книжки должны быть сохраняемы в целости, а за уничтожение оных или недостачу листов виновный подвергается ответственности, как и за нарушение сих правил, при неумышленной же потере книжки извозчик обязан не далее следующего дня заявить о том полиции и получить из управы новую книгу.

§ 26. В случае вымогательства извозчиком от пассажира платы сверх таксы городская управа или полиция возбуждает преследование независимо от жалобы пассажира.

§ 27. Экипажи, телеги, упряжь, лошади и одежда извозчиков свидетельствуются по распоряжению полиции в присутствии члена городского общественного управления и, если окажутся в неудовлетворительном состоянии, то от извозчика отбирается номера на право занятия промыслом и возвращаются ему не прежде, как по надлежащему будет устроена неисправность и по засвидетельствованию этого полицией.

§ 28. Для ближайшего наблюдения за извозчиками как экипажными, так и ломовыми из среды их избирается городской управою биржевой староста. На обязанности его лежит ознакомление извозчиков с обращением их с животными, надзором за прочностью и чистотою экипажей, телег и сбруи и вообще за исполнением настоящих правил. О всяком беспорядке в занятии извозным промыслом староста доносит в местный полицейский участок или управу. Распоряжения и приказания, относящиеся к извозчикам, передаются полицией непосредственно через старост.

§ 29. Хозяевам извозного промысла вменяется в обязанность разъяснять своим работникам настоящие правила.

IV. Взыскания за неисполнение настоящих правил

§ 30. При уклонении извозчика от исполнения настоящих правил и на них основанных требований установленного надзора, по постановлению

управы, смотря по важности уклонений, навсегда воспрещен извозный промысел.

§ 31. Кроме того, за нарушение настоящих правил виновные могут быть, по заявлению управы или полиции, подвергаемы взысканию по ст. 29 устава о наказаниях, налагаемых мировыми судьями, если в законе на подобного рода нарушения не определено особого наказания”²⁶.

Як свідчив документ, міська влада досить жорстко контролювала ринок послуг візників. Особливо привертають увагу такси, котрі встановлювала міська управа на послуги візників та обов'язки останніх стосовно пасажирів.

Поряд з візниками поступово почав з'являтися такий вид міського транспорту як конка. Так, у Житомирі в 1896 р. купець Лихачов розпочав будівництво вантажно-пасажирської конки, яка у 1897 р. була введена в дію²⁷. Міжміські пасажирські перевезення гужовим транспортом здійснювали "балагули" (їх ще офіційно називали "імперіалами", а пасажирів "імперіалістами"). Подорожні з багажем завантажувались у балагулу навіть на дах. Жінкам залазити туди заборонялося. Через це до міської думи Житомира надійшло прохання про надання дозволу повноцінно користуватися балагулою жінкам.



Житомирська балагула в кінці XIX ст.

Проте при його обговоренні хтось із депутатів із залу вигукнув: "Так вони ж без штанів!", і під гучний регіт присутніх головуєчий відклав вирішення цього питання на майбутнє²⁸.

У процесі економічного розвитку спостерігалось поступове зростання ролі механічного транспорту з використанням сили електричної енергії, пари, двигунів внутрішнього згоряння й людських м'язів. На вулицях міст уперше з'явилися велосипеди. У Кам'янці-Подільському в 1908 р. міська дума окремою постановою почала регламентувати використання велосипедного транспорту:

"Обязательное постановление о порядке езды на велосипедах.

Издано в 1908 году

§ 1. Езда по городским улицам разрешается исключительно на низких велосипедах или велосипедах иного типа, признанного городской управою безопасным, всем лицам, получившим на то свидетельство Каменец-Под. городской управы.

§ 2. Малолетним, не достигшим 14 лет, свидетельства не выдаются.

§ 3. Выдаваемое разрешение—именное, а потому пользоваться им может только то лицо, на имя которого оно выдано. При выдаче или возобновлении свидетельства от велосипедиста может быть потребовано предъявление документа, удостоверяющего его личность.

§ 4. Свидетельство на право езды на велосипеде выдается при отсутствии сомнения в свободном и умелом управлении и пользовании велосипедом. В противном случае лица, желающие получить свидетельство, должны подвергнуться надлежащему испытанию со стороны лиц, назначенных для сего городской управою.

§ 5. Срок действия такого свидетельства оканчивается 31-го декабря каждого года, после чего оно признается недействительным. Для возобновления действия свидетельства городская управа по предоставлении ей такового и при отсутствии каких-либо препятствий накладывает на нем соответствующий штампель, срок действия которого также оканчивается 31 декабря.

§ 6. Каждый велосипед должен быть снабжен: а) полученными из городской управы номерными знаками, из коих один прикрепляется спереди на руль, а другой сзади седла; б) вполне исправным тормозом; в) звонком и г) укрепленным спереди велосипеда фонарем, который должен быть зажигаем с наступлением сумерек.

§ 7. Каждый велосипедист при езде обязан иметь при себе именное разрешение с напечатанными на нем настоящими правилами.

Примечание. Лица, отдающие велосипеды напрокат, обязаны удостоверяться в том, что лицо, берущее велосипед напрокат, снабжено указанным в §§ 3, 4 и 5 этих обязательных постановлений свидетельством, и сделать о том запись в особой книге с обозначением времени выдачи велосипеда, номера свидетельства и фамилии ездока. Взятый напрокат велосипед должен быть снабжен всеми принадлежностями, указанными в § 6 настоящих обязательных постановлений.

§ 8 Ездить велосипедом воспрещается: а) по тротуарам; б) по полосе или тропинке для пешеходов вдоль загородных проезжих дорог и в) по городским паркам, садам и площадям, церковным и торговым.

Примечание. Кроме того, езда на велосипедах может быть временно воспрещена по некоторым улицам по распоряжению полиции или городской управы.

§ 9. Езда в указанных местах допускается при соблюдении следующих

условий: а) только по одному в ряд; б) по правой стороне улицы и лишь в исключительных случаях с целью избежать столкновения с проезжающими экипажами дозволяется временно свернуть на середину улицы, пока не представится возможность переехать на правую сторону; в) совершать объезд пешеходов и экипажей только с левой стороны; г) обгоняя пешеходов или экипажи, заблаговременно давать звонок и ехать умеренным ходом; д) без надобности не звонит и, кроме звонка, не употребляет никаких других предупредительных сигналов; е) в случае беспокойства встречных или обгоняемых лошадей, или испуга их велосипедист обязан сойти с велосипеда и ж) огибать угол и пересекать улицу дозволяется тихим ходом, предупреждая о своем приближении звонком.

§ 10. В местах большого скопления публики, при встрече с крестным ходом, похоронною процессиею или войсковою частью велосипедист обязан сойти с велосипеда и вести его в руках.

§ 11. Виновные в нарушении сих правил подлежат привлечению к ответственности, причем в случае обнаружения неумелости пользования велосипедом у них могут быть отобраны выданные им свидетельства на право езды на велосипедах" ²⁹.

Як свідчить документ, міська влада досить ретельно ставилася до регламентації руху велосипедів на вулицях Кам'янця-Подільського. Цей новий транспортний засіб набував дедалі більшої популярності, очевидно, через доступність у ціні та простоту у використанні.

Розглядаючи забезпечення мешканців міст автомобільним транспортом, на пам'ять приходять знаменитий вислів героя роману Ільфа і Петрова – Остапа Бендера: „Автомобіль не розкіш, а засіб до пересування.” Однак усе ж у розглядуваний період останні були досить рідкісним явищем на вулицях міст. Лише найбагатші верстви населення, громадські організації й державні установи мали змогу придбати їх для використання як транспортних засобів. Так, київська "Коммерческая газета" в 1912 р. посилено рекламувала англійські автомобілі "Даррак" за ціною від 2000 крб. і вище ³⁰. Користуватися ними могли лише члени "Імператорського Російського автомобільного товариства" ³¹. Проте через високу їхню вартість автомобілів цей вид транспорту не набув значного поширення. Газета "Рада" 2 лютого (20 січня) 1912 р. повідомляла, що, згідно з даними Київського автомобільного клубу, в Києві нараховується близько 200 автомашин³². У Кам'янці-Подільському міська дума окремю постановою встановила порядок використання автомобілів й інших автоматичних транспортних засобів:

"Обязательное постановление о порядке езды на автомобилях и других автоматических экипажах

Издано в 1911 году

§ 1. Езда и управление автоматическими экипажами (автомобилями и мотоциклетами), а равно и перевозка на грузовых автомобилях тяжестей в г. Каменце допускаются лишь при условии получения собственником экипажа и управляющим им соответствующих разрешений Каменец-Подольской городской управы.

§ 2. Автоматические экипажи делятся на следующие категории: а) для собственного употребления; б) для перевозки пассажиров; в) для перевозки грузов.

§ 3. Сообразно с этим езда на автомобилях допускается а) для собственной надобности и для легкового товаро-пассажирского извоза по всем улицам и дорогам и б) для перевозки тяжестей постоянными регулярными рейсами, и для автомобилей-омнибусов по путям, указанным городской управой.

§ 4. Вес автомобиля с пассажирами и грузом не должен превышать 250 пуд. При железных шинах общий вес автомобиля-грузовика вместе с грузом определяется в зависимости от ширины шин таким образом, чтобы на каждый дюйм ширины шины приходилось не более 35 пуд. нагрузки. Для допущения большего давления на ось автомобиля, чем 250 пуд., или при автомобилях-грузовиках 35 пуд. на 1 дюйм ширины шин необходимо особое разрешение городской управы, выдаваемое по соображению с тем, не сопряжено ли допущение такого тяжелого экипажа с опасностью для движения вообще, а также для пути и его сооружений.

§ 5. Просьбы о допущении автоматических экипажей (автомобилей и мотоциклеток) к езде по городу и о производстве испытания на право управления ими направляются в городскую управу, причем должно быть указано в прошении: а) для какого движения экипаж назначается – пассажирского или грузового, частного или общественного; б) главные размеры и вес экипажа, принадлежностей к нему и материалов; наибольшее давление на ось; система двигателя; материалы, употребляемые для получения движущей силы, и способ их употребления; описание приборов для остановки экипажа и подачи сигналов, где и когда сооружен экипаж, его двигатели и приборы для остановки, фабричный номер экипажа; результаты испытания и освидетельствования составных частей экипажа, если таковые производились; в) путь, по которому общественные и грузовые автомобили будут обращаться, и место их стоянки; г) лицо, которому будет доверено управление экипажем, причем в случае замены этого лица другим каждый раз должно быть испрашиваемо на то новое разрешение городской управы. К заявлению должны быть приложены точные чертежи или фотографические снимки автомобиля, а также две фотографические карточки лица, которому предполагается доверить управление автомобилем.

§ 6. По подаче заявления автомобиля и мотоциклетки в назначенное городской управой время подвергаются осмотру и испытанию со стороны особой комиссии в составе компетентных лиц по усмотрению, выбору и назначению городской управы, причем лицо, управляющее автомобилем или пользующееся мотоциклеткой, испытывается в отношении своей компетентности, подготовленности и опытности.

§ 7. К управлению автомобилями допускаются только те лица которые, будучи во всяком случае не моложе 20 лет, по освидетельствованию их входящим в состав упомянутой в предыдущем пункте комиссии врачом или по представлению надлежащего медицинского свидетельства будут признаны свободными от органических недостатков, мешающих управлять автомобилем (близорукость и т. п.), и, кроме того, если при испытании окажутся достаточно сведущими в следующих предметах: а) слесарное ремесло, б) элементарные сведения по электричеству,

в) общие понятия работы мотора, г) элементарные сведения по прикладной механике, д) знание главнейших типов моторов и вспомогательных приборов, е) сборка и разборка мотора, ж) сборка и разборка экипажа, з) наиболее важные причины плохой работы и порчи моторов и устранение таковых, и) грамота и вообще знание русского языка. Тем же правилам для получения разрешения подвергаются и лица, пользующиеся мотоциклетами, причем к езде мотоциклетами по городу допускаются лица в возрасте не моложе 18 лет.

§ 8. Разрешение на право управления автомобилем может быть общее и частное.

§ 9. Разрешение общее предоставляет получившему его право управлять всяким автомобилем, частное разрешение допускает к управлению лишь автомобилем, указанным в разрешении.

§ 10. В случае удовлетворительного осмотра экипажа автомобиля или мотоциклетки и испытания управляющих ими городская управа выдает разрешение на право пользования экипажем в виде особой книжки с напечатанными в ней настоящими обязательными правилами, с указанием предельного допускаемого на оси давления и пути движения автомобиля, а также и двух экземпляров номерного знака разной формы, из которых один должен быть прикреплен на передней, а второй – на задней части экипажа на видном месте. Передний номерной знак может быть сделан и краской на радиаторе автомобиля, размером вдвое больше обыкновенного.

Примечание. На мотоциклетах номерные знаки помещаются один на руле, а второй – на задней части седла.

§ 11. Присвоенный автомобилю или мотоциклетке номер запрещается передавать на другой автомобиль или мотоциклетку, хотя бы того же владельца.

§ 12. Разрешение на право управления автоматическими экипажами, как равно и разрешение на право пользования таковыми, независимо от типа экипажа (автомобиль, мотоциклетка) должно находиться на нем во все время езды. При плохой и небрежной езде, а также при несоблюдении всех обязательных правил и законных требований городской управы как разрешение на право пользования экипажем, так и билет на право управления им могут быть во всякое время взяты городской управою обратно, причем лица, виновные в нарушении обязательных правил, привлекаются, кроме того, к законной ответственности.

§ 13. Выданное разрешение действительно только на тот экипаж, по осмотре и испытании коего оно выдано, почему в случае утраты книжки, а также в случае переделки экипажа с изменением его формы, системы или механизма, требуется новое разрешение, которое испрашивается вновь вышеуказанным порядком. Равным образом при утрате билета на право управления автомобилем или мотоциклеткой таковой должен быть возобновлен также в установленном выше порядке.

§ 14. В случае перехода экипажа к другому владельцу последний обязан испросить на право пользования им особое разрешение.

§ 15. Экипажи, допускаемые к езде по городу, должны быть устроены так, чтобы: а) всякая возможность взрыва на них была устранена; б) чтобы они не распространяли при движении пара или дыма в значительном

количестве; в) чтобы они могли быть остановлены на полном ходу, для чего они должны быть снабжены двумя тормозными приборами, действующими быстро, верно и независимо один от другого; г) при автомобилях, кроме того, должно быть устроено и приспособление, которое лишало бы возможности посторонних лиц пускать их в ход в случае отсутствия управляющего; д) автомобиль, вес которого без груза превышает 15 пудов, должен быть приспособлен для движения задним ходом; е) для предупредительных сигналов на автомобилях и мотоциклетах служит рожок или трубка с пневматической грушей. Употребление сирен и свистков в городе воспрещается; ж) с наступлением сумерек автомобили должны быть освещены не менее как двумя фонарями достаточной силы, помещенными спереди, и одним фонарем сзади для освещения номерного знака.

Примечание. Для освещения мотоциклеток достаточно одного фонаря, помещаемого спереди.

§ 16. Скорость движения автоматических экипажей не должна превышать в городе 10 верст и в окрестностях 20 верст в час, а при проезде через мосты и ворота, при поворотах из одной улицы на другую, на крутых спусках, при выезде из ворот и при въезде в оные ехать настолько медленно, чтобы в случае нужды можно было тотчас же остановить автомобиль, б) принимать все меры, чтобы лошади не пугались автомобилей, следовать правой стороной или серединой, если того потребуют обстоятельства, но отнюдь не переезжая на левую сторону улицы, г) предупреждать сигналом о приближении автомобиля встречных, стоящих на пути и обгоняемых им лиц и экипажей, объезжая последние с левой стороны, д) подавать сигнал при приближении к перекресткам и перед всеми крутыми поворотами и е) зажигать фонари с наступлением сумерек.

Автомобили должны двигаться по правой стороне улицы, обгонять экипажи могут только слева, однако со скоростью, опять таки не превышающей 10 верст в час. При встречах с лошадьми, обнаруживающими испуг, автомобиль должен быть остановлен.

§ 17. Езда автомобилем вперегонки воспрещается.

§ 18. Управляющий автомобилем обязывается уступить дорогу крестным ходам, похоронам и др. процессиям, пожарным обозам, проходящим частям войск и арестантским партиям, а при недостатке места для проезда останавливаться, пока они не проследуют.

§ 19. При остановке на улицах управляющие автомобилями обязаны: а) не оставлять автомобилей без присмотра и б) не загоразивать проездов и становиться вдоль тротуаров в один ряд с прочими экипажами по направлению езды, причем не заграждать проездов, ворот и входов.

§ 20. Ездить на автомобилях воспрещается по тротуарам, по пешеходным полосам или тропам, вдоль загородных проезжих дорог, а также по городским паркам, садам, церковным и торговым площадям.

Примечание. Езда на автомобилях, кроме того, может быть временно воспрещена по некоторым улицам по распоряжению городской управы или полиции.

§ 21. Лицам, управляющим автомобилями, вменяется в обязанность предъявлять полиции и агентам городской управы по каждому их требованию разрешительный билет.

§ 22. Езда на автомобилях без номера воспрещается.

§ 23. Все автоматические экипажи должны периодически осматриваться комиссией, избранной городской управой, не реже 4 раз в год с отметкой о том в книжках.

§ 24. Всякий автомобиль, прибывший в Каменец на время, подчиняется всем вышеизложенным правилам езды, причем автомобили, зарегистрированные в других городах, ездят под имеющимися у них номерами, автомобили, не зарегистрированные нигде, обязаны взять временный номер. Автомобили, прибывшие в Каменец на время более одного месяца, обязаны взять номер на общих основаниях" ³³.

Як видно з постанови, вимоги щодо використання автомобілів та інших автоматичних транспортних засобів були досить жорсткими. Більше того, консервативна частина населення міст Правобережжя виступала проти будь-яких нововведень у транспортній галузі. Проте все ж, незважаючи ні на дороговизну, ні на інші перепони, автомобільний транспорт продовжував досить успішно розвиватися. Так, 14 (27) червня 1912 р. в Петербурзі за підтримки держави, меценатів і громадськості розпочались автомобільні гонки за маршрутом Петербург–Київ–Москва, в яких взяли участь понад 50 учасників, у тому числі представники міністерств військового й шляхів сполучення ³⁴. Проте з початком Першої світової війни ситуація із розширення ринку автотранспортних послуг значно погіршилась, оскільки автомобілі починають використовувати переважно для потреб фронту. 26 липня 1914 р. київський губернатор видав циркуляр, яким взагалі заборонив приватним складам здійснювати продаж бензину та їздити на автомобілях з метою збереження останнього для військових потреб ³⁵.

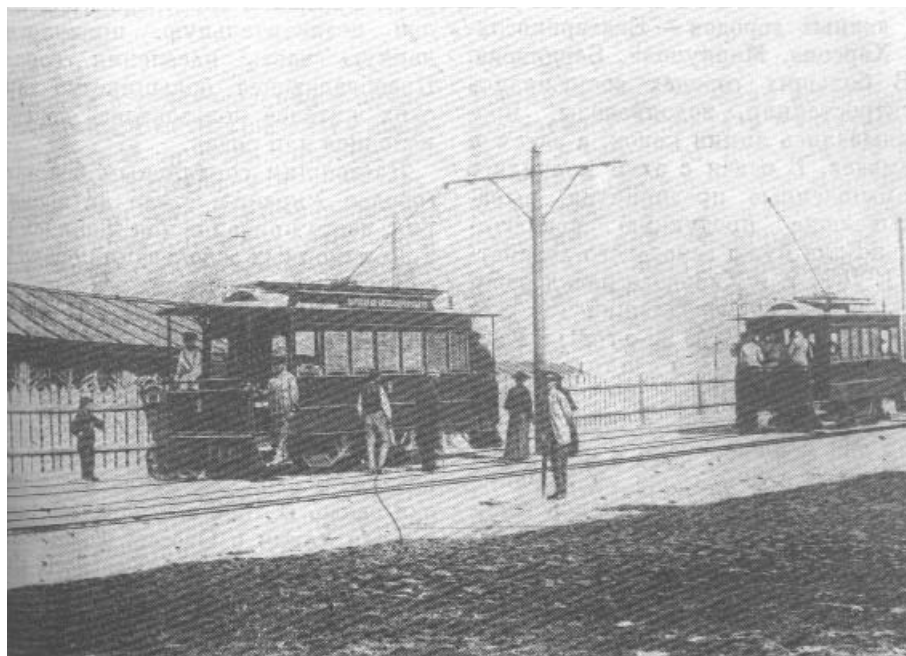
Аналогічна картина спостерігалася і з повітряним транспортом (наприкінці XIX – на початку XX ст. літаки використовували переважно лише у військових цілях; пасажирського повітряного флоту тоді ще не існувало через нерозвиненість даної галузі). Варто відзначити, що громадськість надзвичайно бурхливо реагувала на будь-які досягнення в галузі літакобудування.

Так, київська газета "Рада" у 1913 р. повідомляла про збирання пожертв на підняття аеростату ³⁶. Повітряний транспорт сприймався споживачами швидше як новітня екзотика або спорт. Громадяни із захватом спостерігали за новими досягненнями та рекордами в подоланні стратосфери. Зокрема у неділю 14 жовтня 1912 р. вперше в історії Російської імперії жінки (княгиня Шаховська й викладачка гімназії Богданова) здійснили політ на біплані Райта, котрий продовжувався 10 хвилин ³⁷.

Необхідно звернути увагу на те, що, незважаючи на протидію з боку реакційної частини населення, повітряна галузь мала значні темпи розвитку. З'являлися дедалі нові досягнення в ній. Так, у вівторок 27 серпня 1913 р. в Києві військовий льотчик П.М.Нестеров першим у світовій історії виконав на „Ньюпорті” на висоті 300 м "мертву петлю" (описав повне коло у вертикальній площині). Цю фігуру вищого пілотажу було названо на його честь "Петля Нестерова" ³⁸.

Однак переважна більшість мешканців міст, спостерігаючи за досягненнями у літакобудуванні, водночас змушена була користуватися

традиційними засобами пересування. Проте все ж й у сфері задоволення потреб масового споживача спостерігалися помітні зрушення.

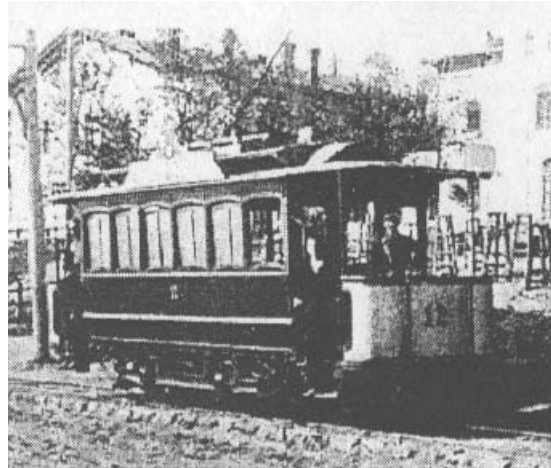


Перший київський трамвай

Так, у Києві в 1892 р. було збудовано першу у Російській імперії трамвайну лінію. Згодом аналогічне сполучення було організовано у Львові, Севастополі та Харкові. П'ятим в Україні містом, у якому з'явився електричний трамвай, 1899 р. став Житомир ³⁹.

Вартість проїзду в міських електричних трамваях у губернських містах, як правило, також підлягала таксуванню. В Житомирі, починаючи з 1912 р., встановлювалася такса на проїзд трамваєм вартістю 11 коп. за одну поїздку ⁴⁰. Для учнів і студентської молоді передбачався пільговий проїзд цим видом міського транспорту до місця навчання, який коштував 3 коп. ⁴¹. Аналогічні пільги надавались учням та студентам у Києві ⁴². В Житомирі по тих трамвайних лініях, де рух був надто інтенсивним і які були постійно завантажені, згідно з рішенням міської думи, було введено пільговий проїзд для всіх категорій громадян ⁴³. Одночасно зі становленням ринкової економіки у цих губернських містах помітно зростала мережа міського трамвайного сполучення, відбувалося поступове зниження такс на проїзд. Згідно зі "Справочними цінами 1907–1908 гг." у Житомирі плата за проїзд трамваєм в один кінець становила 5 коп., а у два – 8 коп. ⁴⁴. З наведених даних видно, що вартість проїзду трамваєм у місті протягом 1900–1908 рр. знизилася більше ніж удвоє. Необхідно звернути увагу на те, що саме на цьому виді транспорту в інтересах споживачів уперше почали використовувати проїзні квитки, вартість яких у 1902 р.

становила 72 коп. за 10 перевезень при оцінці однієї поїздки в 8 коп. ⁴⁵. Якими ж були ці перші трамваї ?



Ось такими були перші житомирські трамваї

Коли у Житомирі 18 серпня 1899 р. комісія запускала на лінію перший трамвай (струм на лінію подавав сам губернатор П.П.Каталей), то вперше за маршрутом виїхали ризькі вагони (у вигляді коробочок з 4 вікнами), обладнані двома двигунами фірми "Simens und Halske" потужністю 20 к.с. кожний. Цікаво те, що спочатку трамвай пасажири могли зупинити помахом руки. Траплялися випадки, коли якась панночка, махаючи з відчиненого вікна будинку, рукою зупиняла останній і лише потім збиралася, виходила з особняка і здійснювала посадку до нього. Повністю заборонили зупинятися їм між зупинками та брати пасажирів лише в 1917 р. ⁴⁶. Трамвайна мережа на терені губернських центрів Правобережної України розвивалася досить інтенсивно. Обговорювалися навіть проекти про міжміське трамвайне сполучення. Зокрема 26 квітня 1913 р. до міської управи Києва було подано проект В.Тимченка щодо проведення трамвайної лінії до Житомира. На жаль, через різноманітні причини цей проект залишився нездійсненим ⁴⁷.



Трамвайна мережа в Житомирі на поч. XX ст.

Необхідно звернути увагу на те, що електричні трамваї використовувалися лише у великих губернських центрах – таких, як Київ, Житомир й ін., оскільки їх бюджети були досить значними, щоб міська влада могла дозволити собі витрати на спорудження відповідної мережі та закупівлю вагонів до парку. Правда, цей вид транспорту не завжди працював ефективно для задоволення потреб споживачів. Так, 1904 р. житомирська газета "Волинь" писала, що через перерви в постачанні електроенергії відбулася зупинка руху міських трамваїв⁴⁸.

У більшості ж містечок Правобережжя на початку ХХ ст. візники продовжували займати монопольне становище в міському сполученні. Щоправда, перевагою трамвайного сполучення над візниками було те, що трамвай рухався згідно зі встановленим розкладом, тоді як найманя візника завжди залежало від випадку.

Суттєвою особливістю міського транспортного забезпечення Києва було те, що, крім трамваїв, тут використовувалися ще й фунікулер та автобуси⁴⁹. Поступово впроваджувалося і міжміське автобусне сполучення. 29 січня 1914 р. воно розпочалося за маршрутом Кам'янець-Подільський – Проскурів регулярно по 2 рази на добу⁵⁰. Через те, що нові види транспорту набагато якісніше й дешевше здійснювали пасажирські перевезення, вони у конкурентній боротьбі поступово витісняли з ринку транспортних послуг візників. 2 лютого 1914 р. Кам'янець-Подільська газета "Подільянин" писала, що через акуратність автобусного сполучення за маршрутом Кам'янець-Подільський – Проскурів візники знизили таксу на проїзд між цими містами до 2 руб. 50 коп. за місце⁵¹.

Підсумовуючи вищенаведені факти, необхідно зазначити, що найкраще міське транспортне сполучення було в Києві. Житомир по праву посідав друге місце, а найгірше становище із засобами пересування жителів залишалось у Кам'янці-Подільському. Поруч із залізницями міжміські транспортні перевезення здійснювалися також на човнах і пароплавах Дніпром та іншими річками.

У процесі розвитку промисловості й становлення ринкових відносин значно поліпшувалися шляхи сполучення. Одночасно з будівництвом шосейних доріг відбувалося розширення залізничної мережі. Використання залізничних потягів значно прискорило перевезення й збільшило їх обсяг. З'явилися пасажирські поїзди міжміського і міжнародного сполучення, в яких були вагони першого, другого та третього класів обслуговування⁵². З документів дізнаємося, що ціни на цей вид послуг були помірними й доступними для пасажирів⁵³. Так, київська газета Рада 28 грудня 1911 р. (8 січня 1912 р.) повідомляла, що на Південно-Західній залізниці у вагонах 3 класу в поїздах Київ–Одеса–Петербург пасажирам почали видавати за окрему плату матраци і простирадла⁵⁴. Доцільно відзначити, що залізнична мережа у ті часи постійно вдосконалювалася та зростала. Так, газети в 1914 р. повідомляли, що 15-16 березня у Кам'янці-Подільському з нового залізничного вокзалу вперше розпочнеться рух товарно-пасажирських потягів⁵⁵.

Керівництво Південно-Західної залізниці постійно дбало про покращання умов перевезень пасажирів і вдосконалення роботи самої залізничної мережі. Ці проблеми розглядалися на з'їзді начальників залізниць Південно-Західних, Південних, Катерининської, Лібаво-Роменської та

Привіслінської губернії, який відбувся в Києві 1 лютого (19 січня) 1912 р.⁵⁶

Негативно впливали на задоволення транспортних потреб споживачів страйки виробників засобів пересування. Зокрема 8 березня, 1912 р. у Луганську відбувся страйк 3532 робітників паровозобудівного заводу Гартмана з вимогою покращення економічного становища. Він завершився компромісом. Однак, безперечно, збій виробництва призвів до зриву постачання залізниці новими потягами, що у свою чергу зумовило гальмування розвитку транспортної мережі⁵⁷.

Слід відзначити, що приміщення залізничних вокзалів нерідко використовувалися й для задоволення культурних потреб подорожніх. Ось, приміром, у Києві 27-30 (14-17) березня 1912 р. у приміщенні старого вокзалу проводилась авіаційна виставка, на якій було представлено відповідні моделі, мотори, фотографії та читалися публічні лекції. Таким чином здійснювалася просвітницька робота серед мешканців і пропагувався розвиток нових видів транспорту⁵⁸. Необхідно зазначити, що вдосконалення транспортного забезпечення не було настільки безболісним процесом, як іноді здається. Винайдення нових транспортних засобів та впровадження їх до широкого вжитку здійснювалося шляхом проб і помилок, що іноді призводило й до катаклізмів, трагедій та аварій. Наприклад, шпальти газет тих часів повідомляли, що 1 (14) вересня 1912 р. на Київщині за 12 верст від м. Остра згорів дирижабль "Київ". Пілот В.Ф.Андерс залишився живий⁵⁹.

На всіх вокзалах, станціях, зупинках чи пристанях по шляху слідування вищезгаданих транспортних засобів існувало багато торговельних закладів, лавок, буфетів і вуличних торговців, які пропонували харчові продукти й інші види товарів, що вносило значний колорит у гаму послуг, які отримували подорожні⁶⁰.

Статистичні дані свідчать, що міські та міжміські поїздки не становили значної частини у бюджеті середньостатистичного споживача. У статті російського дослідника І.В.Сучкова знаходимо свідчення, що витрати на дорогу, наприклад, у народного вчителя в 1910 р. у середньому становили 9,3 % його річного бюджету⁶¹.

Цікаво те, що деяким категоріям державних службовців – таким, як жандарми, видавалися подорожні гроші на покриття витрат на дорогу, а Київська міська управа компенсувала урядникам навіть проїзд трамваєм⁶². У досить вигідному становищі стосовно транспортного забезпечення перебували вищі військовослужбовці царської армії, котрим видавалися спеціальні доплати на наймання засобів пересування при переведенні до нового місця служби. Крім того, під час відряджень офіцерам видавалися подорожні гроші для наймання коня⁶³. Набагато гіршим було становище з транспортним забезпеченням нижчих чинів. Їм нерідко навіть офіційно не дозволяли користуватися міськими засобами пересування. Приміром, пожежникам офіційно заборонялось їздити на конках і в трамваях⁶⁴. Надзвичайно цікаві дані про витрати на транспорт царських чиновників наводить у своїй праці П.А.Зайончковський. Так, при річних витратах на життя колезького асесора "Пальчикова" в 1269 руб. 68 коп. (при річному доході обсягом 1405 руб.) він на візників витрачав лише 66 руб. на рік, що становило близько 6 % від загального

обсягу витрат ⁶⁵. Аналогічний чиновник "Мальчиков" при річних витратах 1359 руб. 90 коп. витрачав на візників ще менше – 9 крб. 65 коп. на рік, тобто менше 1 % річних видатків ⁶⁶.

У зв'язку з відсутністю даних по транспортних витратах робітників губернських центрів Південно-Західного краю спробуємо співставити обсяги й динаміку їх середньорічної заробітної плати з величиною цін на проїзд міським транспортом. Так, протягом 1904–1913 рр. середньорічна заробітна плата промислових робітників в Україні зросла з 215 руб. 6 коп. до 241 руб. 9 коп. ⁶⁷. Одночасно вартість проїзду трамваем поступово знижувалась. Отже, новітні транспортні засоби щодо ціни ставали дедалі доступнішими для робітників.

Узагальнюючи вищенаведені дані, необхідно зазначити, що міська влада всебічно сприяла зростанню якості та кількості транспортних послуг у містах України. Вона досить ретельно контролювала експлуатацію транспортної системи за допомогою відповідної нормативної бази, котра регламентувала дану сферу.

На завершення слід сказати, що, хоча досить значна кількість людей, звичайно, пересувалася пішки, проте ними використовувалися й різноманітні транспортні засоби. В розглядуваний період поступово скорочувався обсяг пасажирських перевезень у містах візниками через утримання високих цін на їх послуги. Дедалі більшої популярності набував міський трамвай, тим більше, що ціни на його квитки поступово знижувалися. В цілому на зміну гужовим видам транспорту все більше приходив механічний та електричний. Суттєво сприяло покращанню добробуту громадян таксування транспортних послуг і встановлення пільгових тарифів для їх окремих категорій. Неухильно зростали асортимент і якість транспортного обслуговування.

¹ Сборник действующих в г. Каменец-Подольске обязательных постановлений городской думы (изданных за время действия в Каменец-Подольске Городового Положения 1870 и 1892 гг. по 1 июля 1915 года). Сост. секр. гор. упр. Л.А. Езерницкий. - Кпд., 1915. - 95с.

² *Лазаревська К.* Київські цехи в другій половині XVIII та на початку XIX віку // Вирізка, б.м., б.р.

³ *Зайончковский П.А.* Правительственный аппарат самодержавной России в XIX в. - М.: Мысль, 1978. - 286 с.

⁴ Хроника революционного рабочего движения на Украине (1900 - 1917). Справочник. - К., 1987. - 373 с.

⁵ История Украинской ССР в 10 т. - К., 1983. - Т.4.

⁶ *Мірошніченко В.Г.* Становище робітників залізничного транспорту України в 1907-1914 роках. Дис. канд. іст. наук. - К., 1996. - 228 с.

⁷ *Богатчук С.С.* Роль залізничного транспорту у формуванні національного ринку України // Історіографічні дослідження в Україні. - Вип.9, К., Ін-т історії України НАН України, 1998. - С. 50.

⁸ *Мокрицький Г.* Житомирське ТТУ: 100 років трамвайному руху. - Ж., 1999. - 178 с.

⁹ *Сучков И.В.* Социальный и духовный облик учителя России на рубеже 19-20 веков // Отечественная история. - 1995. - № 1. - С. 65-69.

¹⁰ Россия 1913 год. Статистико-документальный справочник. - СПб., 1995. - С. 290.

¹¹ *Томіленко Г.* Діяльність професійних пожежних підрозділів на Правобережній Україні у другій половині XIX - на початку XX ст. // УІЖ. - 1999. - №4. - С. 96.

¹² Хроника России. XX век. - М., 2002.

¹³ Жизнь и искусство. - 1898. - № 357. - С. 3.

¹⁴ Рада. - 1912. - № 89. - С. 2.

¹⁵ Вольнь. - 1912. - № 16. - С. 2.

- 16 *Лазаревська К.* Київські цехи в другій половині XVIII та на початку XIX віку // Вирізка, б.м., б.р. - С. 299; ДАЖО. - Ф. 62. - Оп. 1. - Спр. 69. - Арк. 38.
- 17 Волянь. - 1900. - № 150. - С. 2.
- 18 ДАЖО. - Ф. 62. - Оп. 1. - Спр. 69. - Арк. 43.
- 19 ЦДІАК. - Ф. 493. - Оп. 35. - Спр. 151. - Арк. 9-13.
- 20 Там же. - Арк. 23.
- 21 Подолянин. - 1910. - № 27. - С.2.
- 22 ЦДІАК. - Ф. 275. - Оп. 1. - Спр. 2801. - Арк.7; Хроника революционного рабочего движения на Украине (1900-1917). - С. 287.
- 23 Рада. - 1913. - 2 квітня. - № 76. - С. 3; 3 квітня. - № 77. - С. 3.
- 24 ЦДІАК. - Ф. 275. - Оп. 1. - Спр. 2801. - Арк. 7; Хроника революционного рабочего движения на Украине (1900-1917). - С. 287.
- 25 ЦДАВО. - Ф. 102. - 4 д-во. - 1913. - Оп. 122. - Спр. 13. - Ч. 2. - Арк. 1-2; ЦДІАК. - Ф. 1335. - Оп.1. - Спр. 1602. - Арк. 382-383; Хроника революционного рабочего движения на Украине (1900-1917). - С. 292.
- 26 Сборник действующих в г.Каменец-Подольске обязательных постановлений городской думы. - С. 36-42.
- 27 *Мокрицький Г.* Названа праця. - С. 14.
- 28 Там само. - С. 16.
- 29 Сборник действующих в г.Каменец-Подольске обязательных постановлений городской думы. - С. 43-44.
- 30 Коммерческая газета. - 1912. - № 3. - С. 15.
- 31 ЦДІАК. - Ф. 442. - Оп. 664. - Спр. 35. - Арк. 3.
- 32 Рада. - 1912. - № 16. - С. 3.
- 33 Сборник действующих в г.Каменец-Подольске обязательных постановлений городской думы. - С. 44-49.
- 34 Рада. - 1912. - № 92. - С. 3.
- 35 ЦДІАК. - Ф.274. - Оп. 1. - Спр. 3260. - Арк. 47.
- 36 Рада. - 1913. - 23 квітня. - № 92. - С. 2.
- 37 Хроника России. XX век. - С. 161.
- 38 Там само. - С. 166.
- 39 История Украинской ССР в 10 т. - Т. 4. - С. 332; Мокрицький Г. Названа праця. - С. 13.
- 40 ДАЖО. - Ф. 62. - Оп. 1. - Спр. 1249. - Арк. 1.
- 41 Там само. - Арк. 2.
- 42 ДАК. - Ф. 176. - Оп. 1. - Спр. 202. - Арк. 1-9.
- 43 ДАЖО. - Ф. 62. - Оп. 1. - Спр. 1249. - Арк. 6.
- 44 Там само.
- 45 Волянь. - 1900. - № 150. - С. 2.
- 46 *Мокрицький Г.* Названа праця. - С. 20.
- 47 Рада. - 1913. - 26 квітня. - № 95. - С. 3.
- 48 Волянь. - 1904. - № 169. - С. 2.
- 49 ДАК. - Ф. 163. - Оп. 49. - Спр. 4. - Арк. 3-8.
- 50 Подолянин. - № 967. - 1914 р. - 30 січня. - С. 3.
- 51 Там само. - № 970. - 1914 р. - 2 лютого. - С. 3.
- 52 *Богатчук С.С.* Названа праця. - С. 50.
- 53 ЦДІАК. - Ф. 692. - Оп. 4. - Спр. 49. - Арк. 1.
- 54 Рада. - 1912. - № 4. - С. 3.
- 55 Подолянин. - № 1001. - 1914 р. - 12 березня. - С. 4.
- 56 Рада. - 1912. - №15. - С. 2.
- 57 Звезда. - 1912. - № 31. - 17 квітня; Хроника революционного рабочего движения на Украине (1900 - 1917). - С. 255.
- 58 Рада. - 1912. - № 51. - С. 3.
- 59 Там само. - № 200. - С. 3.
- 60 ЦДІАК. - Ф. 442. - Оп. 638. - Спр. 1. - Ч. 1. - Арк. 1-16.
- 61 *Сучков И.В.* Социальный и духовный облик учительства России на рубеже 19-20 веков. - С. 65-69.
- 62 ЦДІАК. - Ф. 442. - Оп. 664. - Спр. 35. - Арк. 111; ДАК. - Ф. 163. - Оп. 51. - Спр. 26. - Арк. 81.
- 63 Россия 1913 год. - С. 290.
- 64 *Томіленко Г.* Названа праця. - С. 96.
- 65 *Зайончковский П.А.* Названа праця. - С. 286.
- 67 Там само.
- 68 *Лавров П.А.* Робітничий рух на Україні в період нового революційного піднесення 1910-1914 рр. - К., 1967. - С. 197.