

Золотар Л.М.

Бердянський державний педагогічний університет

ТРАНСПОРТНІ ЗАСОБИ НА ДОРОГАХ ТАВРІЙСЬКОЇ ГУБЕРНІЇ В ДРУГІЙ ПОЛОВИНІ ХІХ – НА ПОЧАТКУ ХХ СТОЛІТТЯ

У статті проаналізовано зміни, які відбулися в транспортній системі, їхній вплив на транспортні засоби. Відображені основні види транспортних засобів, які можна було побачити на дорогах Таврійської губернії. Акцентовується увага на ролі подорожнього та візника в мережі транспортних комунікацій. Висвітлена поява потяга, автомобіля на дорогах Таврійської губернії та сприйняття їх. Наголошено на тому, що транспортні засоби були обов'язковим атрибутом мережі сухопутних шляхів сполучення, які впливали на модернізаційні зміни, що відбувалися в регіоні.

Ключові слова: Таврійська губернія, візник, пасажир, тракт, потяг, карета, бричка, омнібус, велосипед, автомобіль.

Постановка проблеми. Друга половина ХІХ ст. характеризується високими темпами урбанізації в Російській імперії. Не стала винятком і Таврійська губернія. Зі збільшенням міської території та кількості населення зростала потреба і в транспортних засобах, які використовувалися для перевезення пасажирів і вантажів. Більшість міст Таврійської губернії були портовими, тому цей чинник відіграв не останню роль у розвитку візничого промислу в регіоні. Уведення в експлуатацію в 1875 р. Лозово-Севастопольської залізничної дороги, яка сполучила регіон із загальноімперською мережею залізних доріг, зумовило збільшення кількості приїжджих до губернії та залучення більшої кількості візників. Візничий промисел був одним із видів поповнення міської казни, що збільшувало його значення для губернії. Візники і пасажири були найбільш зацікавлені в якості та протяжності доріг.

З огляду на важливість розвитку транспортної системи будь-якого регіону, транспортні засоби відігравали значну роль у реалізації соціально-економічних, торговельних, культурно-побутових цілей, тому доцільно розглянути даний аспект.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дана проблематика опосередковано висвітлена в низці публікацій. Серед сучасних українських досліджень частково розкритий аспект розвитку транспортної системи Криму в працях Д. Аверіної-Лугової, яка вивчала повсякденне життя населення Криму. Робота М. Борисова присвячена повсякденному життю візників та подорожніх, він

у загальних аспектах розкриває означену проблематику, не приділяючи уваги Таврійській губернії. Транспортний аспект у контексті розвитку туристичної сфери розглядався А. Мальгіним. Але на сьогодні комплексного дослідження не було здійснено, тому доцільно заповнити прогалину із цього аспекту.

Постановка завдання. Метою нашої розвідки є спроба проаналізувати чинники, що вплинули на перетворення в транспортній системі, дослідити видове розмаїття транспортних засобів, особливості їх експлуатації та сприйняття населенням. У цій статті автор доповнить наявний матеріал власним дослідженням, яке ґрунтується на вивченні даної проблематики в межах Таврійської губернії.

Виклад основного матеріалу дослідження. Друга половина ХІХ ст. ознаменувалася низкою перетворень у всіх сферах життя, не є винятком і транспортна мережа Таврійської губернії. У цей період починається активне лобювання різних проектів, спрямованих на появу залізниці в цьому регіоні. Ухваленню земської реформи сприяють зміни в транспортних комунікаціях на місцях, хоча вони не були такими стрімкими. Транспортна система Таврійської губернії в 70–80-ті рр. ХІХ ст. – це мережа сухопутних комунікацій, представлена 5 класами доріг, які значилися в статуті шляхів сполучення, представленні як шосе, так і ґрунтовими дорогами, що мали статус державного та місцевого значення і слугували поштовими трактами та під'їзними шляхами до залізничних

станцій і портів. Складовою частиною мережі сухопутних шляхів сполучення стала поява Лозово-Севастопольської залізниці. Допоміжна, але досить велика роль також відводиться інфраструктурі, яка є осередком надання транспортних послуг і здійснення безпечного руху. Для функціонування мережі сухопутних шляхів сполучення потрібно було забезпечити транспортними засобами та відповідним персоналом, який надавав та здійснював транспортні послуги. Для забезпечення цього виду діяльності існували об'єднання візників. Вони надавали послуги з перевезення пасажирів у місті та поза ним, на короткі та довгі дистанції. Для здійснення подорожі потрібно було замовити послуги візника. Візники об'єднувалися в компанії (об'єднання), які надавали послуги не лише з перевезення, а й з утримання тракту. Так, у 1879 р. подано на розгляд статут компанії, яка хотіла утримувати сполучення між Сімферополем, Севастополем та Ялтою. Утримувачем виступав Перекопський купець Йофе. За проектом статуту, компанія мала на меті надання послуг для комфортного пересування пасажирів, які їдуть на Південний берег Криму через Сімферополь і Севастополь. Утримувач зобов'язувався надавати екіпажі для термінового сполучення та запасні екіпажі для найму за окрему плату. Термінове сполучення здійснювалось на поштових конях, і компанія своїх коней не виставляла, лише у виключних випадках, коли закривалося поштове сполучення на території Кримського узбережжя. Статут передбачав утримання тракту впродовж 10 років. Для виконання поставлених завдань компанія мала складений капітал у 15 тис. крб, який був розділений на 15 паїв. Під час розгляду проекту статуту виникли зауваження, які стосувалися необхідності здійснення доплати поштоутримувачем за додаткових коней, які б були необхідні в екстрених випадках, і всі витрати поклалися на компанію. Компанія також повинна була здійснювати термінове сполучення Південнобережним трактом під час приїзду імператорської родини (один раз на добу, а в інший час – не менше двох разів на тиждень). Компанії купця Йофе було відмовлено, оскільки капітал компанії вважався замалим для здійснення перевезень на досить завантажених і вигідній ділянці шляхів сполучення [9, арк. 12–13].

Одвічною проблемою для подорожніх була відсутність коней на поштових станціях. Досить часто заможний проїжджий забирав усіх коней, і наступному залишалося лише чекати на їх повернення або винаймати коней за подвійну плату в

спритних підприємців, які прагнули заробити на подорожніх. На віддалених від великих міст поштових станціях особи, які віддавали в найм коней, були більш лояльними, прагнули якнайшвидше здати в найм коня й отримати прибуток.

До кінця XIX ст. для переміщення важливими трактами і місцевими шляхами використовувався гужовий транспорт. Заможні верстви населення та чиновники подорожували у власних екіпажах. Чиновники нижчого рангу, кур'єри та представники місцевої адміністрації «їхали на перекладних», подорожуючи в найманих критих чи поштових екіпажах або ж на возах, які змушені були надавати міщани, селяни, що відбували дорожню повинність. Згодом, із розвитком поштового зв'язку, з'явилися поштові екіпажі, які винаймалися пасажирами. Високопоставленим урядовцям та спеціальним столичним кур'єрам, які мали відповідний подорожній документ, екіпажі надавалися поза чергою. У 1874 р. в європейській частині Російської імперії такі подорожні листи були скасовані. Поза чергою забезпечувалися під час подорожі кращими кінними екіпажами лише члени імператорського дому. Згідно із циркуляром Міністерства внутрішніх справ від 1878 р., витрати на виплату за прогін коней, які надаються особам імператорського двора, у Таврійській губернії залишалися на тому ж рівні та становили до 4 000 крб [8, арк. 2].

Подорожні, які винаймали екіпаж і не використовували поштовий диліжанс, мали спеціальну назву своєї подорожі – «їхати на довгих». Частіше за все використовувалися карета або літня коляска, де було 4–6 коней. Коні потребували годування та відпочинку, і подорож тривала довго.

Не останню роль у візничому промислі відігравали транспортні засоби, якими керували візники. На дорогах Таврійської губернії можна було зустріти різного роду екіпажі.

Одним із таких видів транспорту була карета – закритий пасажирський віз із ресорами. Цим транспортним засобом користувалися здебільшого найзаможніші верстви населення. Для їзди в кареті потрібна була міцна упряжка коней. На провінційних російських дорогах карета була великою рідкістю [3, с. 42–43]. Але якщо зважати на те, що в Криму була літня резиденція сім'ї Романових і маєтки інших дворянських родин, то поява карети саме на цій території не викликала здивування.

Карети були підвішені на ремінних пасах, закриті, частково обтягнуті шкірою. Дерев'яні екіпажі використовувалися при дворах заможних

землевласників. Карети коштували дорого, замовлялися в Англії, Франції та Німеччині. Лише на початку XIX ст. з'явилася екіпажна фабрика в Петербурзі, а в 1820–1850 рр. карети, а згодом й інші екіпажі, почали виготовляти в Києві. Причому для тривалих подорожей виготовляли каретикупе на ресорах. Також для подорожей у нічний час існували спальні дорожні карети з невеликим салоном для сидіння – так звані дормези. Кожна карета обов'язково мала на дверцятах фамільний герб її власника. Дверцята й інші дерев'яні частини вкривалися позолотою й інкрустацією, у вікна нерідко вставлялося дороге скло. На горішніх кутах, за бажанням власника, могли укріплюватися ліхтарі, що також мали різну форму. Спереду, угорі, карета мала місце для візника, куди сідав також його помічник. Позаду розташовувалася підніжка, де їхали слуги-охоронці. Кількість коней залежала від забаганок і статків її власника. Гарна карета коштувала дорого, хоча такою загальною назвою могли іменуватися різні конструкції та екіпажі. Особливим різновидом карет були поштові карети. Побудовані за єдиним зразком, міцні та витривалі, поштові карети були найбільш поширеним засобом пересування. Місце в кареті завжди замовляли заздалегідь, тому що охочих було завжди більше, ніж самих місць.

Найшвидшим видом екіпажів був візок фельд'єгера. Фельд'єгерська служба здійснювала доставку зі столиці в губернії урядових наказів, важливої документації, кореспонденції монаршої родини. За своїм статусом фельд'єгер отримував коней поза чергою на поштовій станції, тому й асоціювався цей вид екіпажа зі швидкістю і мобільністю.

Інші категорії населення пересувалися, як і раніше, на звичайних возах або бричках (дерев'яний, металевий, або дерев'яно-металевий пасажирський кінний візок). Вони могли бути із закритим або відкритим дахом, запряжені кінськими чи волами, з оберемком сіна чи соломи для сидіння, або ж візник їхав верхи на конях. Вози для перевезення вантажів мали зазвичай чотири колеса і були двовісні, зі зйомними дерев'яними дощатими стінками, що мали різну висоту. На таких возах перевозили сипучі матеріали, дрова, овочі і фрукти тощо. Для перевезення соломи або сіна використовували зйомні стінки, зроблені у вигляді драбини різної ширини і висоти.

Звичайним явищем на дорогах був неквапливий тарантас. Тарантас – дорожній, зазвичай критий, візок на дрожинах, що зменшують тряску, на довгих поздовжніх брусах, які сполучали передню

та задню частини конструкції. Узимку двовісні чотириколісні тарантаси могли бути закритими, а влітку відкритими.

Часто на дорогах траплялися фаєтони (чотириколісні двокінні чи трикінні коляски на лежачих ресорах із відкритим верхом, що міг у разі негоди підніматися); дрожки (відкриті легкі одновісні двоколісні екіпажі, запряжені одним або двома кінськими); кабриолети (легкі відкриті двоколісні коляски, в які впрягали одного коня). У них колеса спершу були дерев'яними, обтягнутими залізними обіддям, а в більш пізні часи з'явилися полози на колесах, що мали гумові шини.

Ще одним розповсюдженим транспортним засобом було ландо – дво- або чотирикінний чотириколісний екіпаж із відкидним дахом, із чотирма сидіннями для пасажирів, які сиділи парами обличчям один до одного, і з підвищеним переднім сидінням для візника і заднім для слуг. Спереду і ззаду ландо мало дві частини даху, які закріплювалися завісами, і висувні вікна на дверях, що давали можливість сховатися від негоди. Екіпаж мав напівкруглу форму, нижній край його дверей розміщувався досить низько, що давало можливість легко ввійти до нього. Зовні він зазвичай був покритий лакованою шкірою чорного кольору. Ландо – це еволюційна модель карети, яка поєднала елегантність та практичність. Ландо – це транспортний засіб типу люкс. Його низькі борти забезпечували максимальну видимість пасажирів та їхнього одягу, тому у XIX і на початку XX ст. представники знаті використовували його як представницький екіпаж.

Для поїздок узимку використовували криті екіпажі, поставлені замість коліс на санні полози. Для перевезення вантажів використовували сани або пару саней, на які зверху прилаштовували верхню частину воза. Нерідко взимку запрягали замість одного чи пари коней три або й чотири, якщо господар прагнув швидше доїхати та мав таку можливість.

Для Таврійської губернії було характерним використання не лише коней для пересування, але й інших тварин, навіть екзотичних. Але цю практику було скасовано в 1873 р. Міська влада Сімферополя заборонила їздити вулицями міста підводами, запряженими верблюдами, наголошуючи на тому, що тварина має незвичайний вигляд і може спричинити переляк у коней, який призведе до різного роду неприємностей. Хоча місцеве населення давно має звичай використовувати верблюдів для перевезення товарів із села до міста, нові реалії змусили відмовитися від нього [5, арк. 1–2].

У своїх подорожніх нотатках «Нариси Криму. Картини кримського життя, історії та природи» Є. Марков зазначає транспортні засоби на сухопутних дорогах Таврійської губернії в другій половині XIX ст. Він під час своєї подорожі не лише зустрів вершників, а й бачив мажари, запряжені волами й верблюдами, вузькі, високі, в яких можна розташувати цілий будинок [13, с. 41].

Мандрівка в різного роду транспортних засобах мала свої переваги та недоліки. Подорож на диліжансі з поштовими кінями була більш комфортна, коні змінювалися на кожній станції, подорожній добирався до місця слідування швидко, з комфортом і невтомлений. Використання диліжанса «на довгих» передбачало їзду на власних чи найнятих із візником конях, подорож розтягувалася в часі, передбачалися зупинки для відпочинку коней. Мандрівка в такий спосіб була дешевшою, подорожній міг самостійно вибрати місце зупинки, взяти більше багажу

На початку XX ст. необхідність змін у системі транспортних комунікацій стала очевидною й довгоочікуваною: активне будівництво мережі залізниць і розмаїття традиційних видів транспорту, що певним чином пом'якшували гостроту проблеми, дали поштових до проведення ревізії уявлень про належний рівень комфорту та функціональних можливостей засобів пересування. Але обмежена механізація процесу виробництва транспортних засобів не дозволяла корегувати технічні характеристики традиційних видів транспорту. Вулицями міст і сільськими шляхами Кримського півострова ще в першому десятилітті XX ст. курсували однокінні екіпажі, парокінні лінійки, в яких пасажири розміщувалися паралельно напрямку руху, парокінні чотиримісні фаєтони й диліжанси; вантажі перевозилися на возах, нересорних дрогах, розпусках, санях, дровнях, пашевнях тощо. Фактично єдиним ноу-хау, що впроваджувалося повсюдно, стало використання ресор, які додали до процесу пересування нотку комфорту [1, с. 78].

Заняття візництвом було не лише вигідною справою, але й небезпечною. Візники й особи, що супроводжували пошти, часто ставали об'єктами грабунку чи крадіжок. Гольштатська поштова контора повідомила, що в 1878 р. у Власко, який супроводжував пошту зі станції Михайлівка, вкрали поштпакет із 530 крб, коли вони з візником Мальцевим зупинилися на відпочинок у будинку Глеклера. Староста не надав допомоги в розшуку, але поштпакет був таки знайдений поліцією [7, арк. 3–5]. Сімферопольський поштар Борщов під час супроводу пошти від Сім-

ферополя до Перекопу і візник Селютін зазнали тілесних ушкоджень від трьох невідомих людей. У результаті слідства з'ясувалося, що особами, які завдали побоїв, виявилися жителі села Кара-Кіят Яків Канишов, Митрофан Тимошенко та сімферопольський міщанин Дмитро. Конфлікт стався за неможливості вільного проїзду пошти трактом унаслідок зламаного бичка міщанина. Візник наніс удари батою, а селяни і міщанин завдали тілесних ушкоджень у відповідь [4, арк. 4–5]. Траплялися випадки донесення неправдивої інформації щодо нападів на пошту. Так, поштар Городков, що супроводжував пошту з Ялти до Катеринослава, проїжджаючи із Чаплинки до Чорної Долини, заявив, що на нього напали особи, схожі на чабанів, які вимагали зупинитися. Як довелося слідство, поштовий транспорт передавав одну вівцю коли чабани випасали отару, і чабани вимагали зупинитися, щоби відігнати отару. Поштар Городков розцінив цей випадок як спробу пограбування [6, арк. 1–3].

Розвиток залізниці перетворив бичку на музейний експонат, а чумацтво як промисел зникло з терен півдня України. Але гужовий транспорт надалі використовували, інновації щодо транспортних засобів сприймалися досить неоднозначно. Довгий час потяг не сприймався населенням. М. Борисов зазначає такі свідчення сучасників про переваги гужового транспорту над залізничним: «Як нам здається, залізна дорога створена для їзди, а не для подорожей. Яке враження може скластися в душі людини, коли предмети не зупиняються ні на хвилину, блискавично проносяться перед її очима, яка думка може з'явитися в голові її, коли час дороги розрахований похвилюно <...>» [3, с. 28].

Не лише великі тарифи стримували людей від подорожей залізницею, страх ставав причиною відмови використовувати залізничний транспорт. Як згадує Корнеліус Янцен (німецький консул в Приазов'ї), «він був вражений вперше в житті побаченим ним потягом і почав переконувати дружину та її сестру продовжити поїздку саме цим дивом науково-технічного прогресу, а не гужовим транспортом. Однак жінки були перелякані виглядом потяга і не ризикнули скористатися ним, віддавши перевагу традиційним засобам пересування. Тож замість кількох годин вони добиралися до місця призначення ще кілька днів» [11, с. 41].

Із часом транспортні засоби стали вдосконалюватися, і на дорогах з'являються нові засоби пересування. Кінець XIX ст. ознаменувався появою велосипедів на дорогах губернії. Для

велосипедистів були розроблені спеціальні правила руху. Їзда на велосипедах дозволялася лише вулицями міста, які були зазначені в списку. Пересуватися новими транспортними засобами могли лише ті особи, які були визнані досвідченими й отримали право на керування велосипедом. Крім спеціального дозволу, вони повинні були мати номерний знак, який монтувався позаду велосипеда, дзвоник чи сигнал, а в темний час вимагався ліхтар. Особа, яка було членом велосипедного гуртка, повинна була мати спеціальний жетон. Серед правил для велосипедистів визначалося, що швидка їзда, особливо наввипередки, заборонялася. Велосипедисти повинні були триматися правого боку вулиці, ближче до тротуару, під час обгону зменшувати швидкість і давати дзвінок. Якщо на дорозі були коні, що нервували через означений транспортний засіб, то потрібно було припинити рух і пересувати велосипед пішки. У разі спільної їзди велосипеда не повинні були рухатися поруч, мали їхати один за одним на відстані не менше 2-х сажнів. Особи, які порушували ці правила, каралися за визначеними нормами і могли бути позбавленні права керування тимчасово або назавжди [10, арк. 3].

Наприкінці XIX ст. серед жінок із заможних верст зазначено цікавість до різних видів спорту, зокрема до велосипедного. Велосипед стає загальнодоступним і одразу на різних рівнях викликає дискусію про емансипацію жінок. К. Бар зазначає: «З упевненістю можна говорити, що розвиток цього виду спорту змусив представниць жіночої статті зробити крок уперед на шляху до звільнення й утвердження власної особистості. Ця революція в області костюма може мати дуже серйозні моральні й інтелектуальні причини, більшість людей зі здоровим глуздом вважають, що це – важливий епізод «відвоювання жіночих прав». Вперше, коли закон не гарантує чоловіку монополію, жінка переймає в нього найголовніший чоловічий атрибут – штани» [2, с. 140]. Поява велосипеда спричинила необхідність одягати спеціалізований одяг, який сприяв емансипації жінок.

Змін зазнав і громадський транспорт для перевезення пасажирів, на дорогах з'явилися нові просторі екіпажі з непокритими верхніми сидіннями імперіалом, часто пасажирські місця розташовувалися не тільки всередині омнібуса, але й на даху. Омнібус – вид міського громадського транспорту, звичний для другої половини XIX ст. Багатомісний, на 15–20 місць, візок на кінській тязі. Попередник автобуса, був витіснений конкою та трамваєм. Омнібус значно вплинув на суспільство, він

сприяв урбанізації. У соціальному плані омнібус сприяв зближенню міського населення. Завдяки омнібусам мешканці передмість могли швидше і зручніше діставатися центру міста.

Еволюція транспортних засобів та розбудова шляхів сполучення наприкінці XIX – на початку XX ст., разом з іншими чинниками, дали потужний поштовх інтенсивному розвитку туристичної галузі. З розвитком туристичної сфери транспорт став обов'язковим її складником.

Деяку монополію візника в 90-х рр. XIX ст. підірвала поява на дорогах імперії та Таврійської губернії автомобілів, але їхня значна вартість не привела до занепаду візничого промислу.

Кількісні характеристики візничого промислу в містах Таврійської губернії можна простежити за допомогою матеріалів Першого загального перепису населення Російської імперії. У Сімферополі налічувалося 654 візники, у Бахчисараї – 90, у Карасубазарі – 181, у Феодосії – 264, у Старому Криму – 56, у Бердянську – 267, у Ногайську – 12, в Оріхові – 4, в Олешках – 2, в Євпаторії – 432, у Мелітополі – 4, у Перекопі – 42, в Ялті – 303, у Керчі – 422, у Севастополі – 625, у Балаклаві – 13 [14].

Перші спроби використання самохідних екіпажів та відкриття пасажирського і вантажного руху по шосе Кримської ділянки пов'язані з діяльністю механічно-торгового дому «Ю. Г. Єленківський і К^о». У 1895 р. зазначене товариство звернулося до правління Київського округу шляхів сполучення із пропозицією встановити термінові рейси між Севастополем і Ялтою, а згодом – і по інших шосейних дорогах Південного узбережжя Криму в напрямку Севастополя. Рух самохідних екіпажів узгоджувався з рухом пароплавів і поїздів. Маршрут пролягав між Ялтою і Севастополем. Після вивчення цього питання було вирішено за потрібне здійснення руху між Сімеїзом і Гурзуфом, Ялтою і Сімферополем із зупинками на проміжних станціях [15, арк. 7].

Бюрократична система імперії не сприяла модернізаційним заходам щодо покращення пересування шляхами імперії. Показовою стала історія із запитом від механічно-торгового дому «Ю.Г. Єленковський і К^о», який не дістав остаточної відповіді, щодо відкриття пасажирського і вантажного руху дорогами Кримського шосе в самохідних екіпажах. Товариство пропонувало використання керосинних самохідних екіпажів французької фірми “Compagnie française des voitures sans chevaux”. Планувалось використовувати диліжанси на двох пасажирів і десять пудів

вантажу з максимально дозволеною швидкістю п'ятнадцять верст на годину. Автомобіль повинен був мати запас води для охолодження циліндра двигуна на 50 кілометрів і запас керосину на 100 кілометрів [15, арк. 6–7]. Хоча представники механічно-торгового дому запевняли установи в надійності та зручності транспортного засобу, губернатор переадресував клопотання у відомство внутрішніх справ, керівництво якого не відрагувало на нього.

Поява автомобілів на дорогах Криму асоціюється з мешканцем Ялти Рув'є, в якого з'явився автомобіль у 1901 р. Зі збільшенням кількості автомобілів виникали проекти щодо здійснення автомобільного перевезення із Сімферополя – Сак – Євпаторії, Севастополя – Ялти, Сімферополя – Алушти – Ялти. Надані дозволи на реалізацію проектів залишилися в планах. Основна проблема, з якою стикалися підприємці, що прагнули налагодити автомобільне сполучення, – безпека проїзду гірськими шосе. Для вирішення цієї проблеми Таврійський губернатор у 1907 р. звернувся до міністра шляхів сполучення, щоби той поспривав у пошуку шляхів вирішення проблеми. У 1908 р. укладено угоди з колишніми утримувачами поштових доріг, які здійснювали транспортні перевезення. Такі угоди укладені на шість років із підприємцями Йофе і Пінюком. У 1908 р. це дозволило здійснювати і відкривати транспортні сполучення на засадах вільної конкуренції. Дозволи отримували як фізичні особи, так і асоціації. Серед останніх – «Сабашников і К°», російсько-американське автомобільне товариство «Б'юік», Кримське автомобільне товариство, Автомобільне товариство студентів-техніків. Автомобільне товариство студентів-техніків пропонувало послуги 8-місного омнібуса й автомобілів. Згодом до них приєдналося акціонерне товариство московських капіталістів, які пропонували перевезення пасажирів у 24-місному автобусі. Серед охочих здійснювати перевезення були й іноземці, які надавали власні авто. Регулярне сполучення діяло між Севастополем та Ялтою, а також між Сімферополем та Євпаторією. Маршрут Сімферополь – Ялта з'явився згодом, спо-

чатку автомобілі з губернської столиці їздили до Алушти [12, с. 86–87].

Як зазначає дослідник повсякденного життя Криму Д. Аверіна-Лугова стосовно сприйняття автомобілів населенням, протягом досить тривалого часу ефект новизни супроводжував їх появу, не все населення відчуло психологічну готовність адекватно сприймати названий вид транспорту: в архівних матеріалах, датованих 1910 р., міститься згадка про недоброзичливе ставлення сільського населення до учасників автопробігу, який проводився за маршрутом Санкт-Петербург – Київ – Москва – Санкт-Петербург [1, с. 82].

Придбання автомобіля та його своєчасний ремонт було витратною справою. Навіть Таврійський губернатор зазнавав фінансових труднощів, пов'язаних з утриманням службового автомобільного парку, що складався з однієї машини. Так, у 1908 р. губернатор Новицький звернувся до Міністерства внутрішніх справ із клопотанням про асигнування коштів на купівлю казенного автомобіля, необхідного міській владі для здешевлення транспортування чиновних гостей і самого губернатора. Автомобіль був придбаний, але поставлена мета досягнута не була. Експлуатація автомобіля обходилася місту, у середньому, у 250 крб щомісяця, що було занадто дорого [1, с. 84–85].

Висновки. Отже, розвиток мережі сухопутних шляхів сполучення Таврійської губернії сприяв активному використанню та залученню нових транспортних засобів, які забезпечували потреби в перевезенні пасажирів і наданні логістичних послуг. Транспортні засоби забезпечували розвиток туристичної галузі регіону, мобільність населення, сприяли урбанізаційним процесам. На дорогах губернії можна було побачити різні види транспортних засобів, які відрізнялися технічними характеристиками, комфортабельністю та статусом осіб, які їх використовували. Населення не завжди позитивно сприймало нові транспортні засоби, ставлячись скептично та недовірливо, віддаючи перевагу старим. Дана проблематика не є досить дослідженою, тому можливе продовження висвітлення цих аспектів на прикладі не однієї губернії, а більш значної території Півдня України.

Список літератури:

1. Аверіна-Лугова Д. Крим наприкінці XIX – на початку XX ст.: міська повсякденність : дис. ... канд. іст. наук: 07.00.01. Сімферополь, 2009. 282 с.
2. Бар К. Политическая история брѹк Москва : Новое литературное обозрение, 2013. 316 с.
3. Борисов Н. Повседневная жизнь русского путешественника в эпоху бездорожья. Москва : Молодая гвардия, 2010. 440 с.

4. Державний архів Автономної Республіки Крим. Ф-р. 26. Оп. 1. Спр. 25386.
5. Державний архів Автономної Республіки Крим. Ф-р. 26. Оп. 1. Спр. 26004.
6. Державний архів Автономної Республіки Крим. Ф-р. 26. Оп. 1. Спр. 26130.
7. Державний архів Автономної Республіки Крим. Ф-р. 26. Оп. 1. Спр. 26871.
8. Державний архів Автономної Республіки Крим. Ф-р. 26. Оп. 1. Спр. 26941.
9. Державний архів Автономної Республіки Крим. Ф-р. 26. Оп. 1. Спр. 27014.
10. Державний архів Автономної Республіки Крим. Ф-р. 26. Оп. 1. Спр. 28127.
11. Лиман І., Константінова В. Німецькі консули в Північному Приазов'ї. Дніпро : Ліра, 2018. 500 с.
12. Мальгин А. Русская Ривьера. Симферополь : СОНАТ, 2004. 352 с.
13. Марков Є. Нариси Криму. Картини кримського життя, історії та природи. Київ : Темпора, 2007. 584 с.
14. Первая всеобщая перепись населения Российской империи 1897 г. / под ред. Н. Тройницкого. ХЛІ. Таврическая губерния. Санкт-Петербург : Центральный статистический комитет Министерства внутренних дел, 1904. 314 с.
15. Центральний державний історичний архів України, м. Київ. Ф-р. 692. Оп. 11. Спр. 80.

ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА НА ДОРОГАХ ТАВРИЧЕСКОЙ ГУБЕРНИИ ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ XIX – В НАЧАЛЕ XX ВЕКА

В статье проанализированы изменения, произошедшие в транспортной системе, их влияние на транспортные средства. Отражены основные виды транспортных средств, которые можно было встретить на дорогах Таврической губернии. Акцентируется внимание на роли путешественника и извозчика в сети транспортных коммуникаций. Освещено появление поезда, автомобиля на дорогах Таврической губернии и их восприятие. Автор отмечает, что транспортные средства были обязательным атрибутом сети сухопутных путей сообщения, которые влияли на модернизационные изменения, происходящие в регионе.

Ключевые слова: Таврическая губерния, извозчик, пассажир, тракт, карета, повозка, омнибус, велосипед, автомобиль.

TRANSPORTATION MEANS ON THE ROADS OF TAURIDA PROVINCE IN THE SECOND HALF OF NINETEENTH – BEGINNING OF THE TWENTIETH CENTURY

In the article the author analyzes changes, which took place in transportation system and how they influenced means of transport. Main types of vehicles, which could be met on the roads of Taurida province, are displayed.

Attention is focused on the role of a traveler and a carrier in the network of transport communication. Appearance of the train and car and their acceptance by the population are covered. Author emphasizes that means of transport was a mandatory attribute of the network of land routes, which influenced and complemented modernization changes, which were taking place in the region.

Key words: Taurida province, carrier, passenger, main road, train, coach, britzkas, omnibus, bicycle, car.