

5. Скиты. Монастырский хутор // Науково-допоміжний архів Святогірського Заповідника (НДАСЗ), № 1690. – 50 арк.
6. Церковные постройки XIX века // НДАСЗ, №11957. – 20 арк.
7. Крушение императорского поезда // Державний архів Харківської області (ДАХО), ф.40, оп.103, спр.242. – 123 арк.
8. Крушение императорского поезда // ДАХО, ф.40, оп.103, спр.243. – 118 арк.
9. Крушение царского поезда // Огонек. – 1989. – №25. – С. 24 – 25.
10. Толмачов Е.П. Александр III и его время / Е.П. Толмачев. – М. : Просвещение, 1989. – 340 с.
11. Данилов С. Историко-статистическое описание Харьковских соборов. / С. Данилов. –Х. : Гор. музей, 2006. – 120 с.
12. Народное училище // ДАХО, ф.40, оп.105, спр. 1280. – 35 арк.
13. Благотельность // ДАХО, ф.40, оп.108, спр.184а. –132 арк.
14. Матвеев И. История Харьковской епархии (1850 – 1988). Научный очерк / И. Матвеев. – Х., 1999. – 175 с.
15. Елизаров А.И. Воспоминания об Александре / А.И. Елизаров // Хар. губерн. вед. – 1898. – №44. – С.18 – 20.
16. Служащие монастыря за 1870 – 1880 гг. // НДАСЗ, №11962. – 15 арк.
17. О Святогорском монастыре // НДАСЗ, №11960. – 45 арк.
18. Скит // Огонек. – 1989. – №27. – С.44.

**Гусак Л.В. СПАСО-СВЯТОГОРСКИЙ СКИТ ХАРЬКОВСКОЙ ГУБЕРНИИ КОНЦА XIX – НАЧАЛА XX ст.**

*В статье показано постепенное формирование архитектурного комплекса Святогорского монастыря конца XIX – начала XX вв.. Внимание сконцентрировано на изучении одного из наиболее сакральных объектов в истории Святогорской обители – Спасо-Святогирского Скита Харьковской губернии.*

*Ключевые слова:* Святогорский монастырь, Харьковская губерния, Скит, архитектурный комплекс, архимандрит, часовня.

**Gusak L.V. SPASO-SVYATOGORSKIY SKETE IN THE KHARKOV PROVINCE OF THE LATE XIX – EARLY XX CENTURY.**

*The article outlines the gradual formation of the architectural complex of the Svyatogorsk monastery of late XIX – early XX century. It focuses on the study of one of the most sacred sites in the history of the Svyatogorsk monastery - Spaso-Svyatogirskiy Skete of the Kharkiv Province.*

*Key words:* Svyatogorsk monastery, Kharkiv province, Skit, architectural complex, archimandrite, chapel.

**УДК [94:629.433](477.44-25)«1914/1917»**

**Т.Ю. Герасимов**

**РОЗВИТОК ТРАМВАЙНОГО РУХУ В М. ВІННИЦІ В РОКИ ПЕРШОЇ СВІТОВОЇ ВІЙНИ (СЕРПЕНЬ 1914 Р. – ЛЮТИЙ 1917 Р.)**

*У статті досліджуються проблеми функціонування вінницького трамвайного господарства в умовах Першої світової війни. Висвітлюються заходи, вжиті вінницьким міським самоврядуванням та військовим командуванням щодо впорядкування трамвайного руху і встановлення правил користування трамваєм у м. Вінниці для цивільних та військових осіб. Розглядаються деякі аспекти повсякденного життя городян, що пов'язані з проблемою нестачі вагонів у трамвайного парку та тимчасовою кризою у сфері грошового обігу в Подільській губернії.*

*Ключові слова:* трамвай, Перша світова війна, транспорт, повсякденність, Вінниця, дорожно-транспортна пригода.

У жовтні 2013 р. минуло рівно 100 років від започаткування у Вінниці трамвайного руху, що є однією із найбільш знаменних подій в історії міста, будучи вже протягом багатьох років предметом гордості для місцевої громади. В рамках святкування ювілею того ж року було відкрито Музей вінницького трамвая, а в грудні 2014 р. відповідну назву отримала одна із зупинок новозбудованої трамвайної лінії.

Станом на сьогодні багаторічна історія функціонування трамвайного транспорту в «Перлині Поділля», як не дивно, фактично не відображена у фахових вітчизняних історичних працях. Мова йде лише про епізодичні згадування в загальному контексті. Серед них, наприклад, можна назвати краєзнавчий нарис О. Логінова і Л. Семенка, присвячений історії міста в 1917 р. [1], та колективну працю місцевих істориків «Вінниця. Історичний нарис» [2]. З огляду на вкрай скромний доробок авторів зазначених матеріалів, зокрема стосовно періоду Першої світової війни, нами здійснено спробу здійснити невеличкий історичний екскурс з метою дослідження перших кроків вінницької влади в напрямку розвитку місцевого трамвайного господарства, що припали на воєнну добу, та збагачення відомостей з повсякденного життя пересічних вінничан тих років. Для цього автором використано знайдену ним інформацію в документах Державного архіву Вінницької області та на сторінках часопису «Юго-Западный край» 1915 – 1916 рр.

Перші трамвайні вагони, що з 28 (13) жовтня 1913 р. почали рухалися міськими вулицями, символізували набуття містом європейських обрисів та свідчили про його поступове ментальне входження в ХХ ст., оскільки це стосувалося не лише спрощення та здешевлювання внутрішніх міських комунікацій, а й певною мірою нівелювало усталену в Російській імперії практику соціальної диференціації. Феномен полягав у тимчасовому перебуванні в обмеженому просторі в рівних умовах кількох десятків людей різних майнових прошарків, релігійних конфесій та національностей, що робило окремий внесок у довготривалий процес формування політичної нації та громадянського суспільства. Безумовно, характер взаємовідносин учасників трамвайного руху (пасажирів та кондукторів) визначався особливостями соціальних реалій, породжених «Великою війною», що розпочалася влітку 1914 р.

Через рік після відкриття трамвайного руху вінницька влада продовжувала активно розбудовувати транспортну інфраструктуру міста. Влітку 1914 р. було споруджено другу лінію: від Вознесенської церкви до Військового містечка по Миколаївському проспекту. Загальна протяжність шляхів у Вінниці відтоді вже склала 10,5 км, і вже у вересні того ж року новий маршрут увели в експлуатацію. Досить знаково, що саме для нього місту в останній момент пощастило встигнути отримати 4 нових, більш просторих, вагони (на 144 місця), які раніше замовили в Німеччині на заводі «MAN», розташованому в м. Нюрнберг [3], адже перебування Росії в стані війни з країною-виробником у подальшому апріорі унеможливлювало посилення вінницького трамвайного парку подібним чином.

Встановлена із самого початку плата за проїзд по одній чи по двом ділянкам на лінії майже протягом усього досліджуваного періоду залишалася незмінною і становила 5 та 8 коп. відповідно, і лише в січні 1917 р. вона подорожчала на 1 – 2 коп. [4, с. 2]. З одного боку, в продуктовому еквіваленті, ціни на квитки виглядали досить високими, оскільки у Вінниці, наприклад, на початку 1915 р. за 5 коп. можна було придбати 1 фунт білого хліба [5, с. 2], а за 10 коп. – один лимон [6, арк. 4зв], при щомісячній зарплаті того ж таки трамвайного кондуктора в розмірі 25 руб. [3]. Проте зазначене підвищення вартості квитків не йшло в жодне порівняння зі стрімкою інфляцією в Російській імперії у воєнні роки, а послуги гужового транспорту могли бути до 10 разів дорожчими через звичне нехтування візниками встановленої такси [7, с. 2].

Уже за рік від початку війни вінницьке трамвайне господарство відчувало наслідки раптового зникнення з грошового обігу мідної монети, внаслідок чого надзвичайно ускладнилося придбання проїзних квитків. Поява незнаного раніше явища була спричинена різким підвищенням ціни на мідь на чорному ринку, вартість якої влітку 1915 р. різко підвищилася з 6 – 7 коп. до 25 – 30 коп. за один фунт. Це, зокрема, особливо стосувалося прикордонних районів Подільської губернії. Місцеві спритні «бізнесмени» скуповували мідь у будь-якому вигляді та переховували на складах з метою подальшого спекулятивного перепродажу. Коли мідні речі почали закінчуватися, об'єктом закупівлі стали дрібні монети [8, с. 1–2]. У серпні того року у Вінниці поліція констатувала появу окремих пасажирів, котрі неодноразово сідали в трамвайні вагони з метою отримання решти мідними монетами під час розрахунку за проїзд. Кондукторам вони навмисно давали купюри номіналом по 1, 3 та 5 рублів [9, с. 2]. У вересні одного з тих зловмисників доправили до 2-ї міської поліцейської дільниці. Під час перебування у вагоні трамвая затриманий намагався розрахуватися з кондуктором одно-рублевою банкнотою, вперто вимагаючи від останнього решти. В ході суперечки в гаманці пасажира були виявлені дрібні монети [10, с. 3].

Аби зарадити ситуації, на початку вересня 1915 р. вінницька управа почала випускати спеціальні абонементські книжки. Вартість кожної становила 1 руб. Книжка навіть передбачала 5% економію, оскільки була рівноцінна 21 квитку по 5 коп. На аналогічних умовах пасажирів могли також придбати «пакетом» 100 квитків, або безпосередньо у вагоні трамвая в кондуктора, або в міській управі [11, с. 1]. Запропонований місцевою владою зазначений спосіб розрахунку за проїзд, жорсткі дії поліції щодо мідних спекулянтів та введення державою нових паперових дрібних грошей номіналом від 1 до 50 коп. дозволили вже наприкінці того року фактично повністю припинити монетний ажіотаж [12, с. 2].

Починаючи з 1915 р. почала даватися взнаки обмеженість ресурсів вінницького трамвайного парку, що полягала у невідповідності наявної кількості вагонів із чисельністю населення міста. Статистичні дані свідчать, що протягом 1913 – 1916 рр. кількість мешканців Вінниці збільшилася з 49 тис. до 55 тис. осіб [13, с. 2]. Статистика пасажирських перевезень також це підтверджувала: якщо в травні 1914 р. місцевими трамвайними вагонами скористалися 144451 чол., то в травні 1915 р. – 187300 чол. [14, с. 3]. Тобто, проаналізувавши лише ці цифри, можна дійти до висновку, що протягом одного року навантаження на вінницький трамвай зросло приблизно на 30 %.

Як наслідок, у Вінниці трамвайні вагони, особливо в години-пік, здебільшого були переповненими. Людям часто доводилося подовгу стояти на трамвайних зупинках, не без роздратування пропускаючи вщерть забиті пасажирами вагони. В свою чергу сувора заборона стояти на підніжках трамвая спричинювала неодноразові сварки між городянами. В липні 1915 р. на сторінках місцевої газети в дотепній формі була зображена суперечка між двома пасажирами, в якій один з них доводив, що його тіло «законно» перебуває на площадці вагону, хоча його ноги стояли на підніжці [15, с. 2].

Внаслідок обмеженості ресурсів трамвайного парку в липні 1916 р. вінницька влада розпорядилася зменшити час руху на лініях, суттєво скоротивши до необхідного мінімуму кількість зупинок [16, с. 2].

Пасажирський ажіотаж також посилювався відносною близькістю розташування міста до Південно-Західного фронту. Це стосувалося як використання трамвайних вагонів для перевезення з вокзалу до вінницького лазарету поранених воїнів [17, с. 2], так і перебування значної кількості військових у місті, які пересувалися і без того переповненими вагонами. Останній важливий чинник викликав необхідність реагування влади на найвищому рівні. В січні 1916 р. вінницькому гарнізону оголосили наказ начальника штабу верховного головнокомандувача від 10 грудня (27 листопада) 1915 р. про заборону в містах нижнім чинам (рядовим та молодшим офіцерам) їздити у вагонах. У зв'язку з тим комендант м. Вінниці попросив міську управу негайно заборонити продаж квитків військовим зазначеної категорії. Виняток становили поранені, у разі надання ними відповідного документу від лікувального закладу про посвідчення поранення, а також ті чини, які мали особливий дозвіл від свого начальника з відповідним підписом з казенною печаткою. Однак 18 (5) травня 1916 р. ці обмеження були вже послаблені наказом по Київському військовому округу, який надавав право нижнім чинам на проїзд в трамваї без особливих посвідчень, але лише на площадках вагонів. Щоправда, в грудні того ж року начальник вінницького гарнізону заборонив своїм підлеглим їздити всередині транспорту на задній площадці, дозволивши лише на передній, у кількості не більше 6 осіб [18, арк. 55зв, 89, 323].

Варто зазначити, що 1916 р. ознаменувався для вінницького трамвайного руху кількома жахливими аваріями, зокрема, із летальними наслідками. Перша трапилася 26 (13) січня біля вокзалу, на перехресті трамвайної та залізничної лінії внаслідок зіткнення трамвая з паровозом. Не дивлячись на силу удару, на диво ніхто у вагоні не постраждав, хоча його передню частину була геть розбито [19, с. 2]. Однак вже 30 (17) вересня по вул. Олександрівській (нині – проспект М. Коцюбинського) під колесами трамвая загинув 67-річний мешканець с. Луки-Мелешківської. Трагедія сталася через те, що запряжені у віз коні селянина, перелякавшись, зіштовхнулися із вагоном [20, с. 2]. Цей випадок, до речі, не вважався тоді поодиноким, оскільки тварини, особливо із сільської місцевості, ще не встигли звикнути до трамвайного руху по вулицям міста. Проте зазвичай усе закінчувалося легким переляком [21, с. 2]. Остання в 1916 р. ДТП, що трапилася в першій декаді грудня, була наслідком неухважності 70-ї жінки, яка переходила через трамвайне полотно біля «Мурів». Водій трамвая, хоч і миттєво натиснув на гальма, однак не зміг запобігти смерті пішохода. Між іншим, вагоном тоді управляв чоловік на

прізвище Кухар, який нещодавно повернувся після отриманого поранення, і мав у своєму активі кілька георгіївських хрестів та медалей [22, с. 2].

Отже, протягом Першої світової війни трамвайне господарство у м. Вінниці переживало складні часи. Втративши у воєнні роки можливість кількісно посилювати трамвайний парк, міській владі доводилося повсякчас реагувати на зростання місцевого пасажиропотоку. Враховуючи те, що все це відбувалося за несприятливих економічних обставин, місту загалом вдалося підтримувати трамвайний рух на належному рівні, який залишався більш-менш доступним для переважної більшості городян. Висвітлена нами проблема є лише окремим фрагментом величезного спектру повсякденності українських міст в зазначений період, що наразі здебільшого залишається маловивченим. Цим і зумовлена необхідність проведення подальших досліджень.

#### **ДЖЕРЕЛА ТА ЛІТЕРАТУРА:**

1. Логінов О. В. Вінниця у 1917 році : Революція у провінційному місті / О. В. Логінов, Л. І. Семенко . – Вид. 2-ге виправ. – Вінниця : ДП «Державна картографічна фабрика», 2001. – 272 с.
2. Вінниця: Історичний нарис. / [гол. ред. Подолинний А. М. та ін.]. – Вінниця : Книга-Вега, 2007. – 304 с.
3. Первые километры, первые годы, первые пятилетки [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://depo.vn.ua/node/132>.
4. От Городской Управы // Юго-Западный край. – 1916. – 12 декабря. – С. 1.
5. Подольский Губернатор... // Юго-Западный край. – 1915. – 28 января. – С. 2.
6. Державний архів Вінницької області (ДАВО), ф. Д-230, оп. 1, спр. 1604. – 832 арк.
7. Маленький фельетон // Юго-Западный край. – 1916. – 9 ноября. – С. 2.
8. Эльди / Скупка меди и медной монеты // Юго-Западный край. – 1915. – 11 июля. – С. 1–2.
9. В последнее время... // Юго-Западный край. – 1915. – 18 августа. – С. 2.
10. Постовой городской... // Юго-Западный край. – 1915. – 11 сентября. – С. 3.
11. От трамвайного отдела Винницкой Городской Управы. // Юго-Западный край. – 1915. – 29 августа. – С. 1.
12. Разменные деньги // Юго-Западный край. – 1916. – 24 декабря. – С. 2.
13. Рост Винницы // Юго-Западный край. – 1916. – 24 мая. – С. 2.
14. Валовой доход... // Юго-Западный край. – 1915. – 3 июня. – С. 3.
15. В трамвае // Юго-Западный край. – 1915. – 12 июля. – С. 2.
16. Администрацией винницкого городского трамвая... // Юго-Западный край. – 1916. – 10 июля. – С. 2.
17. Вчера в вагонах трамвая... // Юго-Западный край. – 1915. – 7 июля. – С. 2.
18. ДАВО, ф. Д-230, оп. 1, спр. 1510. – 744 арк.
19. Вчера в начале 9 часа... // Юго-Западный край. – 1916. – 13 января. – С. 2.
20. Вчера около 10 часов утра... // Юго-Западный край. – 1916. – 18 сентября. – С. 2.
21. Вчера на Замостье... // Юго-Западный край. – 1915. – 16 апреля. – С. 2.
22. Смерть под трамваем // Юго-Западный край. – 1916. – 28 ноября. – С. 2.

#### ***Герасимов Т.Ю. РАЗВИТИЕ ТРАМВАЙНОГО ДВИЖЕНИЯ В Г. ВИННИЦЕ В ГОДЫ ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ (АВГУСТ 1914 Г. – ФЕВРАЛЬ 1917 Г.).***

*В статье исследуются проблемы функционирования винницкого трамвайного хозяйства в условиях Первой мировой войны. Освещаются меры, принятые винницким городским самоуправлением и военным командованием по упорядочению трамвайного движения и установления правил пользования трамваем в г. Виннице для гражданских и военных лиц. Рассматриваются некоторые аспекты повседневной жизни горожан, связанные с проблемой недостаточного количества вагонов в трамвайном парке и временным кризисом в сфере денежного обращения в Подольской губернии..*

*Ключевые слова: трамвай, Первая мировая война, транспорт, повседневность, Винница, дорожно-транспортное происшествие.*

#### ***Gerasimov T. DEVELOPMENT OF VINNITSA TRAM SYSTEM DURING THE FIRST WORLD WAR (AUGUST 1914 – FEBRUARY 1917).***

*This article deals with the problems of functioning of Vinnitsa tram system during the First World War and discusses the measures taken by the Vinnytsia town government and the military command to manage the tram-traffic and to implement the rules of using Vinnitsa trams for civil and military officials. Some aspects of the daily life of citizens related to the problem of insufficient number of carriages in the tram park and temporary crisis in money circulation in the Podillia Region are considered.*

*Key words: tramway, World War I, transportation, daily life, Vinnytsia, a traffic accident.*