

УДК 94(477.63) "18/19"

Гриженко Л. В.

кандидат історичних наук, старший викладач кафедри філософії, соціології та історії, Дніпропетровський державний аграрно-економічний університет (Україна, Дніпропетровськ), grizhenko_L@mail.ru

ТРАНСПОРТНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ НАСЕЛЕННЯ МІСТ КАТЕРИНОСЛАВСЬКОЇ ГУБЕРНІЇ НАПРИКІНЦІ XIX – ПОЧАТКУ XX СТ.

Аналізується еволюція транспортного забезпечення населення міст Катеринославської губернії наприкінці XIX – початку XX ст. Зокрема, простежується чітка тенденція посилення урбанізаційних процесів, що впливало не лише на зростання кількості транспорту, а й значно позначилося на удосконаленні його якості, швидкості та витривалості. Характерно, що у період капіталістичної трансформації суспільства у міському середовищі регіону все більшої популярності набував механічний, електричний та вітрильний транспорт. Водночас автор акцентує увагу на тому, що наявність та доступність транспортних засобів пересування є важливим показником добробуту населення. Відповідно до цього змальовується загальна картина можливостей доступу до користування транспортом різних верств міського населення. У цілому в період пізнього самодержавства у міському середовищі Катеринославської губернії стрімко зростає асортимент та якість транспортного обслуговування. По-крайньому добробуту громадян сприяло також встановлення пільгових тарифів для їх окремих категорій.

Ключові слова: транспорт, засоби пересування, міське населення, Катеринославська губернія, урбанізація.

Наявність розгалуженої транспортної системи та можливості доступу до неї різних категорій населення є важливим показником розвитку країни в цілому. Тому безпосередньо вивчення даної проблеми на сьогоднішній день має неабияку актуальність. Адже дослідження розвитку транспортного забезпечення у період глибоких трансформаційних зрушень допоможе висвітлити не лише історію появи та удосконалення різних видів транспорту в регіоні на межі століть, а й визначити життєвий рівень населення цього часу.

Наукова база дослідження охоплює значну кількість як неопублікованих [5; 6; 21–23], так і опублікованих джерел [1–4; 19]. Серед останніх вагоме місце займає саме дореволюційна періодика, де зафіксовані правила користування різними видами транспорту, їх вартість утримання, організація автомобільних пробігів тощо [7; 8; 14; 16; 20; 24; 26; 29]. Натомість історіографія теми значно слабо розроблена. Так в працях радянського часу дана проблематика розглядалася лише в контексті вивчення соціально-економічного забезпечення робочого класу, а саме: як бюджет та життєвий рівень робітників позначався на особливостях їх пересування. Слід назвати багатомне видання “Історія міст і сіл Української РСР”, що допомагає дослідити еволюцію транспортної системи найбільших міст Катеринославської губернії зазначеного часу [10–13]. Сучасна ж регіональна історіографія представлена працями О. Шляхова, В. Старостіна, В. Подола, В. Лазебник [28; 27; 18; 15]. Проте в даних наукових студіях зазначені аспекти досліджуваної проблеми висвітлюються лише частково.

Мета дослідження полягає у визначенні особливостей транспортного забезпечення городян Катеринославської губернії наприкінці XIX – початку XX ст.

Наявність та доступність транспортних засобів пересування є важливим показником добробуту населення. Із розширенням території міського простору губернії потреба у них ставала все більш нагальною. Посилення урбанізаційних процесів диктувало свої умови не лише до зростання кількості транспорту, а й до удосконалення його якості, швидкості та витривалості.

Зазначимо, що на межі XIX–XX ст. у містах Катеринославської губернії все більшої популярності набував механічний, електричний та вітрильний транспорт. Однак, наприкінці XIX ст. у міському середовищі регіону все ще переважав гужовий транспорт. Чимало замощених городян мали власних коней, що значно полегшувало пересування. Втім більш поширеними були послуги візників, які знаходилися під безпосереднім наглядом поліції та міської управи.

Легкові візники перевозили пасажирів у легких екіпажах – люльках та каретах, ломові – як пасажирів, так і вантажі різної ваги. Згідно прийнятих обов’язкових постанов щодо експлуатації цього виду транспорту, візник, за право працювати цілий рік, мав придбати два білети (номери) вартістю 60 коп. та сплатити за кожного коня по 2 крб. [23, л. 11]. У разі невиконання цього положення стягувався штраф у розмірі 10 крб. Крім того, кожен візник мав дотримуватися загальноприйнятих правил: щомісяця проходити огляд екіпажу та коней, вести себе порядно та ввічливо, мати при собі відповідні білети. В однокінному екіпажі візник мав право везти не більше 2-х пасажирів, а у двокінному – не більше 3-х [19, с. 34]. Особи молодші 16 років, як і колишні в’язні, до візничого промислу не допускалися.

Згідно зі встановленими в регіоні таксами, за проїзд в одну сторону треба було заплатити у середньому 20 коп., за годину їзди – 40 коп., а за день – близько 3-х крб. [23, л. 153]. У негоду, дні проведення ярмарок чи на свята вартість проїзду збільшувалась майже вдвічі [5, арк. 1–7]. Зазначимо, що у зв’язку із певними незручностями, тарифи проїзду на ломовому візничому транспорті були меншими у 2 рази.

Загалом легковим видом гужового транспорту користувалися більш забезпечені верстви населення. Особливо популярним він був серед приїжджих. Візникам це було неабияк вигідно через можливість самостійно підвищувати проїзні тарифи. Наприклад, у Луганську при проїзді з вокзалу до центру міста візники часто замість встановлених таксою 40 коп. вимагали від необізнаних іногородців 3 крб. [8, 10 марта].

У 1910 р. найбільша кількість візників, зважаючи на густозаселеність міста, була у Маріуполі – 1000 осіб. Найменша – у Верхньодніпровську – 69 осіб [4, с. 277]. Характерно, також, що взимку у містах візників ставало на кілька десятків більше. Останнє було пов’язано із більшою їх пристосованістю до суворих погодних умов, порівняно з іншими видами транспортних перевезень в губернії. Одночасно вулицями міст почали роз’їжджати омнібуси – кінні карети із регулярним маршрутом. Це був один із перших видів громадського транспорту на Катеринославщині.

Наприкінці XIX ст. городяни почали активно їздити на велосипедах. Це був зручний, простий у використанні та доволі доступний для більшості населення вид транспорту. Вартість велосипеда складала від 75 крб., проте за необхідності його можна було взяти і напрокат [25, 4 мая].

Асортимент моделей велосипедів був досить широкий. Згадаємо серед них такі як “Вестфалия”, “Бреннабор”, “Дукс”, “Россия”, “Флит”, “Гумбур”, “Науман”, “B.S.A.”. З кожним роком відкривалося і все більше механічних майстерень та крамниць, які спеціалізувалися на виробництві, ремонті та прокаті велосипедів.

Одними із найбільших тут був магазин “Електротехнік” та майстерня А. А. Юза у Катеринославі, де здійснювався продаж велосипедних дзвінків, кульок, ключів, ліхтарів, внутрішніх трубок та інших окремих запчастин (вартість від 1 крб. 40 коп.) [24, 24 апр., 5 апр.].

Зазначимо, що на велосипедах мали право їздити особи не молодші 10 років, які пройшли випробування з уміння керувати цим видом транспорту. За умови сплати 1 крб. міська управа видавала дозвіл та номерний знак, який прикріплювався позаду сидіння [22, л. 4–5 об; 21, л. 2]. Проте траплялися і випадки невиконання згаданої постанови. Наприклад, гласний Луганської міської думи Н. І. Калітов категорично відмовлявся сплачувати встановлений збір за свій велосипед, за що і неодноразово притягувався до відповідальності [7, 24 дек.].

Згадаємо також, що велосипедистам суворо заборонялося їздити тротуарами, пішохідними доріжками, бульварами, скверами та садами. Велика швидкість та перегони на вулицях міст теж не дозволялися. Однак, попри ухвалені постанови, серед прихильників цього транспортного засобу було чимало порушників, які, прагнучи на повну силу використати всі можливості велосипеду, ставали винуватцями багатьох аварій. “Їзда вершників стальных коней є небезпечною для пішоходів, – обурювалася у 1909 р. газета “Справочный листок”. – Цікаво, чи поширюються правила керування велосипедами на Олександрівськ? Чи у нас діє щодо цього якась вседозволеність?” [26, 6 апр.].

І все ж найбільшим досягненням у розвитку транспорту в той час стала поява механічних засобів пересування (автомобілів та мотоциклів). Треба зазначити, що перші автомобілі з’явилися у містах Катеринославської губернії наприкінці 90–х рр. XIX ст. Вони були неабиякою розкішшю, коштували дуже дорого і купити їх можна було лише у найбільших містах країни або за кордоном. Наприклад, у Катеринославі власниками перших автомобілів були інженери А. Ф. Доллежал, Г. Є. Камб’є, дворянин Євєцький [27, с. 99]. У Бахмуті перший автомобіль належав власникові газових складів, цегляного та алебастрового заводів В. Г. Французову, в Олександрівську – купцеві С. М. Копнеру [18, с. 256; 6, арк. 260].

Переважно вулицями міст регіону роз’їжджали автомобілі “Форд”, “Опель”, “Бенц” та “Матис”. Неабияку популярність мали також розрекламовані американські автомобілі “Митчел”. “Це єдина машина, що за своєю дешевизною та витривалістю відповідає вимогам наших доріг – має автопуск, який дозволяє через нажимання педалі завести двигун, оригінальний апарат передачі швидкостей та електричне освітлення”, – зазначало в 1914 р. катеринославське видання “Русская Правда” [24, 1 мая].

Для власників та пошанувачів машин виходив навіть ілюстрований технічний журнал під однойменною назвою “Автомобіль” [20, 16 дек.]. А для бажаючих навчитися керувати авто організувалися спеціальні курси, по закінченні яких видавався атестат та свідоцтво. Місячна платня за навчання складала 3 крб. [16, 23 марта]. Та, якщо їздити на автомобілі мав змогу навчитися майже кожен охочий, то придбати його могли лише найзаможніші городяни. Наприклад, 2–3–х місний “Форд” коштував від 1965 крб. до

2175 крб., 5–ти місний – від 2275 крб. і більше, а 6–ти місний автомобіль ландоле – 3175 крб. [25, 25 мая; 7, 15 янв.]. Тому жителям міст із середнім достатком довелось б напружено працювати 10, а то і більше років, щоб купити один із таких автомобілів. Тож тоді машин ще було вкрай мало.

Загалом, згідно з даними Б. М. Миронова, на 1 тис. осіб населення у США станом на 1913 р. припадало 13 автомобілів, у Великобританії – 4,5 автомобіля, у Франції – 2,3, у Німеччині – 1,1, а у Російській імперії – лише 0,06 автомобілів [17, с. 414]. Разом з тим, незважаючи на незначну кількість машин, за їх участі досить часто траплялися нещасні випадки та аварії. Наприклад, одна з катеринославських газет у 1911 р. повідомляла: “Автомобіль громадянина Сокирко, проїжджаючи по Проспекту збив візника та його коня. Постраждалі залишилися із тяжкими травмами” [24, 7 июня]. Зазвичай жертвами автомобільних аварій були діти та худоба, що переходили дорогу. Нерідко траплялися і випадки зіткнення автомобіля з потягом.

Проте існуюча на той час система покарань за порушення правил транспортного руху, не була жорсткою. Найбільший штраф, який складав 50 крб., сплачували за перевищення швидкості [19, с. 28]. А у випадку травмування людини та залишенні її напризволяще, водія карали лише трьома місяцями арешту.

Згадаємо також, що згідно з обов’язковими постановами прийнятими щодо керування автомобілем, бажаючий їздити на ньому вулицями міста повинен був подати до управи ряд свідчень як про себе, так і про свій транспорт. У випадку задовільного технічного огляду водієві видавалося посвідчення та два примірника номерних знаків, що прикріплювалися попереду та позаду автомобіля. Водночас водій отримував скріплений печаткою дозвільний білет, де було вміщено його фотографію. Додамо, що швидкість руху в регіоні була обмежена 15 верстами на годину (15,9 км/год.) [15, с. 427].

Слід зазначити, що для розвантаження пасажирських перевезень у місцях найбільшого скупчення населення поступово почали відкриватися і постійні автомобільні маршрути. Так, у 1908 р. А. М. Міклашевським було запроваджено міжміське сполучення Катеринославі – Новомосковськ із платою за проїзд в один кінець 1 крб. 25 коп. [14, № 7]. А в 1911 р. купець В. М. Рибальченко організував у Маріуполі автомобільний маршрут “Місто – Порт”, який ледь міг впоратися з перевезенням величезної кількості людей. Водночас найпоширенішим видом міського транспорту з використанням двигунів внутрішнього згорання були мотоцикли.

Наприкінці XIX – початку XX ст. у містах Катеринославської губернії роз’їжджали мотоцикли виробництва фабрик “Індіан”, “Вандерер”, “Н. С. И. ”, “Гумбер” та “Рудж”. Вони були дешевшими та більш практичними, ніж автомобілі. А швидкісні мотоциклети “Пуха” із боковою люлькою та вентилятором для охолодження цілком могли, за повідомленням органів преси того часу, замінити 2–3–х місний автомобіль [29, 22 янв.].

Зазначимо також, що власники автотранспорту та мотоциклів зобов’язувалися щорічно сплачувати грошовий збір, який включав платню за отримання номерних знаків. З мотоциклів він складав 1 крб. 50 коп., а з автомобілів – 2 крб. з кожної сили [15, с. 426].

У 90-х рр. XIX ст. з'явився і невідомий раніше у Російській імперії електричний транспорт. Через дорожнечу закупівлі вагонів та будівництва транспортної електричної мережі трамваї тоді були пущені лише у найбільших містах, бюджет яких міг це дозволити. Тож на Катеринославщині трамвай почав функціонувати лише у губернському місті (з 1897 р.). Загалом це був третій в імперії (після Києва та Нижнього Новгороду) електричний трамвай (функціонував він за маршрутом "Вокзал – Соборна Площа"). Інші міста губернії мали тільки плани щодо будівництва власних трамвайних ліній. "Трамвай – це чудово, – писала газета "Донецкая жизнь", описуючи благоустрій Луганська, – проте на перше місце міська влада ставить будівництво лікарні, водопроводу та каналізації" [7, 21 лютого]. Зрештою через нестачу коштів у бюджетах міст Катеринославської губернії зазначене питання завжди відсувалося на другий план. Вартість проїзду у катеринославському трамваї в залежності від відстані складала 1–5 коп. Водночас було запроваджено пільговий проїзд для учнів, студентів та службовців поліції [28, с. 123]. Право безкоштовного проїзду мали лише поліцейські наглядачі, поштово-телеграфні розношики, кур'єри міської управи, представники органів губернського та міського самоврядування [15, с. 199].

Через недорогу ціну проїзду та чітко встановлений розклад руху вагони трамваю завжди були переповнені. Лише за перші шість місяців функціонування трамваю, в Катеринославі ним було перевезено 2275902 пасажирів, тобто кожен житель міста їздив у ньому приблизно 20 разів [15, с. 198]. У цей же час у Берліні за рік трамвай перевіз 208729349 осіб, а у Нью-Йорку – більше 1 млрд. Через десять років (1909 р.), трамвайними вагнами у Катеринославі було перевезено вже 7466846 пасажирів, а у 1913 – 25 млн. [3, с. 83; 9, с. 245]. Такому збільшенню кількості пасажирських перевезень, поряд з інтенсивними темпами росту населення міста, сприяло і відкриття у 1906 р. 2-го міського трамваю з маршрутом "Проспект – вул. Казанська".

Важливе значення для міських і міжміських перевезень мав також річковий (у Катеринославі, Верхньодніпровську та Олександрівську) та морський (у Маріуполі) транспорт. Зокрема, у Маріуполі було відкрито сполучення морем на моторних човнах між містом та портом. Вартість проїзду в один кінець тут складала 20 коп., причому діти та учні сплачували лише половину його вартості. У свою чергу, в Катеринославі на Дніпрі функціонувала багаточисленна флотилія човнів і суден, які перевозили пасажирів з одного берега на інший. З 1910 р. гостру конкуренцію їм почали складати моторні човни, які брали за проїзд ту ж саму плату, однак здійснювали пасажирські перевезення з більшою швидкістю. Тож їх спортивне призначення почало поступатися комерційним цілям та сприяло поступовому витісненню човнів на веслах.

Тричі на день з Катеринослава відходили судна міжміського сполучення у напрямі до Кременчука та Києва, а з Олександрівська судна відходили до Херсона [9, с. 245]. Як правило, комфортність проїзду тут визначалася рівнем матеріального достатку городян. Так, вартість проїзду у першому класі пароплаву складала до 6 крб., у другому – до 4 крб., у третьому – до 2 крб. [2, с. 337]. Діти до двох років мали право безкоштовно-

го проїзду, а від двох до десяти років сплачували пів ціни.

Досить дешевим видом тогочасних міжміських пасажирських перевезень була залізниця. Нею мали змогу користуватися практично всі верстви населення. Так, вартість проїзду у третьому класі складала 1,4–0,9 коп. за версту, у другому класі – у 1,5 рази більше, а у першому – в 2,5 рази більше ніж у третьому [1, с. 76]. Діти до п'яти років їздили потягом безкоштовно, а у віці від п'яти до десяти років платня за проїзд знімалася в розмірі чверті платні відповідного класу, встановленого тарифом для проїзду дорослих пасажирів.

Зрештою зазначимо, що Катеринославщиною проходила розлога мережа потягів, як прямих, так і місцевих сполучень. При цьому головним вузлом залізничних сполучень був саме Катеринослав. Із губернського міста залізницею можна було дістатись не лише міст регіону, а й до інших населених пунктів розташованих далеко за його межами – Санкт-Петербургу, Москви, Варшави, Баку, Гомеля, Архангельська тощо.

Таким чином, наприкінці XIX – початку XX ст. послуги транспорту в регіоні стають більш універсальними. З'явилося чимало нових видів транспортних перевезень, що зробило життя в місті більш зручним та комфортним. Все ж неабияк позначався на особливостях пересування городян їх рівень прибутків. Так, жителі міст із середнім рівнем прибутку активно користувалися трамваем (у Катеринославі), дехто мав навіть можливість придбати велосипед чи мотоцикл. Популярний раніше серед еліти суспільства гужовий транспорт на початку XX ст. починають витісняти автомобілі. Сприяло покращенню добробуту життя в місті також встановлення пільгових тарифів для окремих категорій населення. Стрімко зростали асортимент і якість транспортного обслуговування.

Список використаних джерел

1. Вєсь Катеринослав на 1898 г. – Катеринослав : Типо-Литографія Б. Б. Буравого, 1897. – 286 с.
2. Вєсь Катеринослав на 1900 г. – Катеринослав : Типо-Литографія Б. Б. Буравого, 1900. – 348 с.
3. Вєсь Катеринослав на 1911 г. – Катеринослав : Типо-Литографія Л. И. Сатановского, 1911. – 315 с.
4. Города России в 1910 году. – СПб. : Типо-Литографія Н. Л. Ныркіна, 1914. – 1120 с.
5. Державний архів Донецької області. – Ф. 113. – Оп. 1. – Спр. 195. – 8 арк.
6. Державний архів Запорізької області. – Ф. 24. – Оп. 1. – Спр. 89 б. – 260 арк.
7. Донецкая жизнь. – 1913.
8. Катеринославские губернские ведомости. – 1890.
9. Історія міста Дніпропетровська / за наук. ред. А. Г. Болебруха. – Д. : Грані, 2006. – 596 с.
10. Історія міст і сіл Української РСР. Дніпропетровська область / редкол. тому : А. Я. Пащенко (гол.) [та ін.]. – К. : Голов. ред. Укр. Рад. Енциклопедії АН УРСР, 1969. – 954 с.
11. Історія міст і сіл Української РСР. Донецька область / редкол. тому : П. О. Пономарьов (гол.) [та ін.]. – К. : Голов. ред. Укр. Рад. Енциклопедії АН УРСР, 1970. – 992 с.
12. Історія міст і сіл Української РСР. Запорізька область / редкол. тому : В. І. Петрикін (гол.) та ін. – К. : Голов. ред. Укр. Рад. Енциклопедії АН УРСР, 1970. – 765 с.
13. Історія міст і сіл Української РСР. Луганська область / редкол. тому : Ю. Ф. Пономаренко (гол.) [та ін.]. – К. : Голов. ред. Укр. Рад. Енциклопедії АН УРСР, 1968. – 940 с.
14. Известия Екатеринославского городского общественного управления. – 1908.
15. Лазебник В. И. Неизвестная Екатеринославщина. Исторический очерк / В. И. Лазебник. – Д. : Днепркнига, 2012. – 447 с.
16. Мариупольская жизнь. – 1914.

17. Миронов Б. Н. Социальная история России периода империи (XVIII – начало XX в.) / Б. Н. Миронов. – [3-е изд. испр., доп.]. – СПб.: “Дмитрий Буланин”, 2003. – Т. 2. – 583 с.
18. Подов В. І. Історія Донбасу / В. І. Подов, В. С. Курило. – Луганськ: Вид-во ДЗ “ЛНУ імені Тараса Шевченка”, 2009. – 300 с.
19. По проекту правил о порядке и условиях движения самоходных экипажей // Печатные Записки. – СПб.: Тип. МВД, 1912. – 39 с.
20. Приднепровская мысль. – 1910.
21. Российский государственный исторический архив, г. Санкт-Петербург. – Ф. 1287. – Оп. 33. – Д. 2439. – 9 л.
22. Там же. – Оп. 33. – Д. 2444. – 8 л.
23. Там же. – Оп. 38. – Д. 1253. – 231 л.
24. Русская правда. – 1911.
25. Русская правда. – 1914.
26. Справочный листок. – 1909.
27. Старостин В. С. Столица степового краю. Днепропетровск: нариси з історії міста / В. С. Старостин. – Д.: ВАТ “Дніпрокнига”, 2004. – 369 с.
28. Шляхов О. Б. Україна на шляху до індустріального суспільства (друга половина XIX – початок XX ст.) / О. Б. Шляхов. – Д.: Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту, 2010. – 244 с.
29. Южная Заря. – 1912.

References

1. VesEkaterinoslavna 1898 g. – Ekaterinoslav : Tipo-Litografiya B. V. Buravogo, 1897. – 286 s.
2. VesEkaterinoslavna 1900 g. – Ekaterinoslav : Tipo-Litografiya B. V. Buravogo, 1900. – 348 s.
3. VesEkaterinoslavna 1911 g. – Ekaterinoslav : Tipo-Litografiya B. V. Buravogo, 1911. – 286 s.
4. Goroda Rossii v 1910 godu. – SPb.: Tipo-Litografiya N. L. Nyrkina, 1914. – 1120 s.
5. Derzhavnyi arkhiv Donetskoï oblasti. – F. 113. – Op. 1. – Spr. 195. – 8 ark.
6. Derzhavnyi arkhiv Zaporizkoï oblasti. – F. 24. – Op. 1. – Spr. 89 b. – 260 ark.
7. Donetskayazhizn'. – 1913.
8. Ekaterinoslavskie gubernskie ведомosti. – 1890.
9. Istoriyamista Dnipropetrovska / zanauk. red. A. G. Bolebruha. – D.: Grani, 2006. – 596 s.
10. Istoriya mist isil' Ukrainkoï RSR. Dnipropetrovska oblast' / Redkol. tomu : A. Ya. Paschenko (gol.) ta in. – K.: Golov. red. Ukr. Rad. Enzyklopedii AN URSS, 1969. – 954 s.
11. Istoriya mist isil' Ukrainkoï RSR. Donetska oblast' / Redkol. tomu : P. O. Ponomarev (gol.) ta in. – K.: Golov. red. Ukr. Rad. Enzyklopedii AN URSS, 1970. – 992 s.
12. Istoriya mist i sil' Ukrainkoï RSR. Zaporiz'ka oblast' / Redkol. tomu : V. I. Petrykin (gol.) ta in. – K.: Golov. red. Ukr. Rad. Enzyklopedii AN URSS, 1970. – 765 s.
13. Istoriya mist i sil' Ukrainkoï RSR. Lugans'ka oblast' / Redkol. tomu : U. F. Ponomarenko (gol.) ta in. – K.: Golov. red. Ukr. Rad. Enzyklopedii AN URSS, 1968. – 940 s.
14. Izvestiya Ekaterinoslavskogo gorodskogo obschestvennogo upravleniya. – 1908.
15. Lazebnik V. I. Neizvestnaya Ekaterinoslavschina. Istoricheskiy ocherk / V. I. Lazebnik. – D.: Dneprokniga, 2012. – 447 s.
16. Mariupolskaya zhizn'. – 1914.
17. Mironov B. N. Sotsial'naya istoriya Rossii perioda imperii (18 – nachalo 20 v.) / B. N. Mironov. – [3-e izd. ispr., dop.]. – SPb.: “Dmitriy Bulanin”, 2003. – T. 2. – 583 s.
18. Podov V. I. Istoriya Donbasu / V. I. Podov, V. S. Kurylo. – Lugans'k : Vyd-vo DZ “LNU imeni Tarasa Shevchenka”, 2009. – 300 s.
19. Po proectupravil o poryadke i usloviyah dvizheniya samodvizhushchihsiy ekipazhei // Pechatnye Zapiski. – SPb.: Tip. MVD, 1912. – 39 s.
20. Pridneprovskaya mysl'. – 1910.
21. Rossiyskiy gosudarstvennyi istoricheskiy arhiv, g. Sankt-Peterburg. – F. 1287. – Op. 33. – D. 2439. – 9 l.
22. Tam zhe. – Op. 33. – D. 2444. – 8 l.
23. Tam zhe. – Op. 38. – D. 1253. – 231 l.
24. Russkaya Pravda. – 1911.
25. Russkaya Pravda. – 1914.
26. Spravochnyilistok. – 1909.

27. Starostin V. S. Stolitsya stepovogo krayu. Dnipropetrovsk: narysy z istoriiimista / V. S. Starostin. – D.: VAT “Dniprokniga”, 2004. – 369 s.

28. Shlyakhov O. B. Ukrainana shlyahy do industrialnogo susplstva (drugapolovyna 19 – pochatok 20 st.) (Ukraine on the way to an industrial society (second half of 19 – beginning of 20 centuries) / A. B. Shlyakhov. – D.: Izd-vo Dnipropetr. NAC. UN–Tu, 2010. – 244 p.

29. Yuzhnaya Zarya. – 1912.

Grizhenko L. V., Candidate of historical Sciences, senior lecturer, Department of philosophy, sociology and history, Dnepropetrovsk state agrarian–economic university (Ukraine, Dnepropetrovsk), grizhenko_L@mail.ru

Transport Service of the Population of Cities of Katerinoslav Province at the end of the 19–th century and at the beginning of the 20–th century

The evolution of transport provision cities Katerinoslav province at the end of the 19–th century and at the beginning of the 20–th century is analyzed. In particular, the trend is clear that a more current urbanization process was influenced not only by the growth of transport, but also significantly affected the improvement of its quality, speed and endurance. Character is tically, in the period of capitalist society transformation in the city environment of the region increasingly popular acquired mechanical, electrical and sailing transport. At the same time the author focuses attention on the fact that the availability and accessibility of transport vehicles is an important indicator of the welfare of the population. According to this describes the general picture of the possibilities of access to the transport of various strata of urban population. As a rule, a considerable number of citizens took a walk. Residents of cities with average level of income was actively used by tram (Katerinoslav), some even had the opportunity to buy a bicycle or motorbike. Previously popular among the elite of society cartage at the beginning of the 20th century to replace the car. In general, in the late period of the autocracy in the environment of the city of Katerinoslav province rapidly growing range and quality of transport service. The improvement of welfare of citizens, also promoted the establishment of preferential tariffs for some categories.

Keywords: transport, vehicles, urban population, Katerinoslav province, urbanization.

Гризенко Л. В., кандидат исторических наук, старший преподаватель кафедры философии, социологии и истории, Днепропетровский государственный аграрно-экономический университет (Украина, Днепропетровск), grizhenko_L@mail.ru

Транспортное обеспечение населения городов Екатеринославской губернии в конце XIX – начале XX в.

Анализируется эволюция транспортного обеспечения населения городов Екатеринославской губернии в конце XIX – начале XX в. В частности, прослеживается четкая тенденция усиления урбанизационных процессов, что влияло не только на рост количества транспорта, но и значительно сказалось на совершенствовании его качества, скорости и выносливости. Характерно, что в период капиталистической трансформации общества в городской среде региона все большую популярность приобрел механический, электрический и парусный транспорт. Одновременно автор акцентирует внимание на том, что наличие и доступность транспортных средств передвижения является важным показателем благосостояния населения. Согласно этому описывается общая картина возможностей доступа к пользованию транспортом различных слоев городского населения. В целом, в период позднего самодержавия в городской среде Екатеринославской губернии стремительно вырос ассортимент и качество транспортного обслуживания. Улучшению благосостояния граждан способствовало также установление льготных тарифов для отдельных категорий населения.

Ключевые слова: транспорт, средства передвижения, городское население, Екатеринославская губерния, урбанизация.

* * *

УДК [94(477):316.343.652(477)]“18/19”

Симоненко І. В.

кандидат історичних наук, доцент кафедри всесвітньої історії та міжнародного права, Східноукраїнський національний університет ім. Володимира Дала (Україна, Луганськ), irasimona@ukr.net

ІНЖЕНЕРИ ШЛЯХІВ СПОЛУЧЕННЯ У РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ (ДРУГА ПОЛОВИНА XIX – ПОЧАТОК XX СТ.)

На основі аналізу літератури досліджено особистий внесок інженерів шляхів сполучення у розвиток залізничного транспорту України у другій половині XIX – на початку XX ст. Метод персоналізованого аналізу дав змогу авторці крізь призму технічної творчості окремих представників інженерно-