

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

ХАРКІВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ІМЕНІ В. Н. КАРАЗІНА

Історичний факультет

Кафедра історіографії, джерелознавства та археології

ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА

до дипломної роботи

бакалавра

на тему: **Приватні автомобілі та громадський транспорт у Харкові
наприкінці ХІХ – 1930-х рр.**

Виконав: студент ІV курсу денної форми навчання,
напряму підготовки (спеціальності) 032 «історія та археологія»

Тарнавський Андріан Олександрович

Науковий керівник: Посохов Сергій Іванович

доктор історичних наук, професор

Рецензент: Куделко Сергій Михайлович,

кандидат історичних наук, професор

Харків-2023

ЗМІСТ

Вступ.....	3
Розділ 1. Автомобілі у Харкові у 1900 – 1940 рр.....	11
1.1. Загальна характеристика автомобілів кінця XIX – початку XX ст.....	11
1.2. Перші автомобілі у місті Харків.....	19
1.3. Автопарк Харкова у 1920-1940 роках.....	22
Розділ 2. Розвиток громадського транспорту у Харкові наприкінці XIX ст. – 1930- х рр.....	29
2.1. Приватні візники.....	29
2.2. Кінна залізниця.....	33
2.3. Електричний трамвай.....	38
2.4. Розвиток автомобільного громадського транспорту та автобусний рух.....	41
2.5. Тролейбусна лінія.....	49
Висновки.....	52
Список використаних джерел і літератури.....	56
Додатки.....	64

ВСТУП

Актуальність теми. У всі часи людям було властиве бажання пересуватися. Так, у давнину для цього використовували різноманітних тварин – коней, верблюдів, собак, слонів та ін., залежно від регіону проживання. Люди завжди поділялися на більш та менш заможних, що оцінювалося наявністю тварин у власності, за допомогою яких можна було здійснювати й переміщення, в тому числі й у спеціальних візках. У Європі та Україні тривалий час карети, наприклад, належали вельможам, поміщикам та іншим багатим особам. Простий народ був пішим, але зі зростанням населених пунктів, а потім і міст почав відчувати великі незручності через переміщення на значні відстані.

В кінці XIX – на початку XX столітті почали з’являтися перші приватні автомобілі, які значно полегшили пересування як на далекі відстані, так і по місту. Однак їх могли собі дозволити лише заможні люди. Наприклад, в Україні першим власником приватного автомобіля був видавець і редактор «Одеського листка» Василь Васильович Навроцький¹.

Ідея створення громадського транспорту, тобто доступного для користування широким верствам населення, послуги якого повинні надаватися за плату, вперше була сформульована в 1661 р. фізиком Б. Паскалем². Він запропонував, щоб у певний час встановленими маршрутами проїжджали транспортні засоби, що перевозили б городян за помірну плату. Проте свого розвитку ця ідея набула значно пізніше.

Першим видом громадського транспорту стали перевезення в кебах та найманих екіпажах. Як сфера послуги пасажирське перевезення зародилося у Великій Британії, де в 1639 р. була оформлена перша ліцензія на перевезення.

¹ Історія автомобіля: посібник / М. І. Садовий, О. М. Трифонова ; Кіровоград. держ. пед. ун-т ім. Володимира Винниченка. Кропивницький: КДПУ ім. В. Винниченка, 2017. С. 13.

² Троицкая Н. А., Круглова А. А., Мороз Д. А. Начало развития транспорта общего пользования, или История развития таксомоторных перевозок. *Автотранспорт: эксплуатация-обслуживание-ремонт.* 2021. №5. С. 5.

У середині XVII ст. приватне перевезення виникло і у Франції. Біля каплиці Святого Фіакра було засновано заїжджий двір двомісних кінних екіпажів і відкрито компанію з перевезення місцевих жителів. Кожен віз був прикрашений барельєфом із зображенням святого, тому незабаром цей вид найманого транспорту став називатися «фіакрами». Фіакри також стали першими у світі найманими громадськими екіпажами та мали великий успіх у населення.

В Україні розвиток громадського транспорту розпочався на два століття пізніше, і місто Харків стало одним із центрів цього розвитку.

Ще на початку XIX століття Харків був маленьким містечком із населенням близько 6 тисяч осіб, а вже на початку XX століття кількість мешканців перевищувала 240 тисяч. Харків стає помітним промисловим центром півдня Російської імперії. Один за одним виникають машинобудівні заводи, було збудовано паровозобудівний завод, кахельний завод, почало діяти кілька механічних підприємств. Будівництво залізниць відкрило шлях товарним та пасажирським потягам на Москву, Севастополь, Ростов, Київ, Миколаїв, Балашів. Харків перетворився і на великий залізничний вузол. Збільшилася територія міста, і, як наслідок, зросла потреба у доступних засобах пересування.

Перетворившись за 50 років із маленького містечка на центр науки і промисловості, Харків постав перед серйозним випробуванням – необхідністю створити внутрішньо міське сполучення. Так, містом їздили візники, що займалися приватним промислом. Втім сітка доріг була недостатньо якісною та розгалуженою, щоби можна було легко потрапити до будь-якого місця. Крім того, діяльність візників лише частково почала узгоджуватися з побажаннями міської влади. З цього моменту і починається активний розвиток громадського транспорту міста. Разом з цим, з 1900 року відбувається активний розвиток автомобілебудування, а тому приватні автомобілі стають доступнішими. Автомобіль – продукт автоіндустрії – приніс із собою не лише більш високу швидкість пересування, а й незалежність, самостійність та

самодостатність людини у вирішенні проблеми переміщення, принципово змінив інфраструктуру міського простору, побут та звички. Модельний ряд, що випускався з початку ХХ століття, дозволяє розмірковувати про моду та уподобання, про комфорт та соціальні відмінності. Знову, в Україні Харків став одним із помітних центрів використання автомобілів.

Актуальність теми полягає у узагальненні історичних даних, пов'язаних з експлуатацією та випуском автомобілів та з розвитком громадського транспорту у період з 1900 по 1940 рік, а також тим, що поява приватних автомобілів та розвиток громадського транспорту вплинула на різні сфери життя у Харкові.

Історіографія. Дослідженню історії розвитку громадського транспорту в м. Харків присвячено чимало праць вітчизняних науковців.

Грунтовною є монографія Д. Багалея, Д. Міллера¹, присвячена історії міста Харкова загалом, однак значна її частина містить відомості про транспортний розвиток міста. Історію транспортного розвитку міста викладено на основі архівних документів, статистичних даних.

В. Вітченко та В. Іващенко на основі статистичних, архівних даних, а також матеріалів попередніх досліджень дослідили історію розвитку харківського електротранспорту².

А. Івченко у своїй книзі вивчив історію харківської конки³. Книга багата архівними матеріалами, окрім того, автор пропонує читачам ознайомитися зі спогадами свідків, зокрема, пасажирів кінно-залізниці, кондуктора кінного трамваю А. А. Бутенка, пасажирки кінного трамваю та першого електричного трамваю мешканки м. Харкова (на час видання книги 102-річної) О. М. Виноградової.

¹ Багалея Д. И., Миллер Д. П. История города Харькова за 250 лет его существования (1655 – 1905): истор. монография: в 2 т.: Т. 2. Репринт. изд. Х., 1993. 982 с.

² Вітченко В.І., Іващенко В.Ю. Харківський електротранспорт: конка, трамвай, тролейбус (До 100-річчя Харківського трамваю). Х., 2006. 98 с.

³ Івченко А. Ф. История Харьковского конного трамвая. К 125-летию Харьковской конки. Х., 2007. 190 с.

Серед останніх досліджень варто виділити статтю А. Домановського¹, у якій автор на основі матеріалів місцевої преси вивчив причини виникнення і зміст перших проєктів автомобільних пасажирських перевезень у Харкові.

Все ж, на сучасному етапі публікуються переважають науково-популярні розвідки про історію розвитку громадського транспорту Харкова. Наприклад, А. Боженко у своїй статті² простежила основні етапи зародження громадського транспорту міста; А. Уклонова³ узагальнила історію розвитку трамваю.

Кількість виявлених нами робіт безпосередньо з історії використання автомобілів у місті Харкові на початку ХХ століття вкрай обмежена. Роботи з історії автомобіля поділяються на такі групи:

1) Дослідження, що простежують розвиток феномену автомобіля з моменту виникнення до сьогодення. Це, наприклад, праці А. Туренко⁴, М. Садового⁵

2) Роботи, що характеризують автомобіль певного історичного періоду. Наприклад, автомобілі кінця ХІХ – початку ХХ ст. досліджували Л. Шугуров⁶, Г. Джорджано⁷, А. Парамонов⁸ та ін. Ці дослідження розглядають будову автомобілів, особливості їх експлуатації тощо. Серед останніх варто виділити

¹ Домановський А., Олешко Н. Автомобільний громадський транспорт у Харкові на початку ХХ ст.: проєкти та перші спроби реалізації (за матеріалами місцевої преси). Вісник *Харківського національного університету імені В. Н. Каразіна*, 2020. Серія «Історія України. Українознавство: історичні та філософські науки», Вип. 30. С. 108-137.

² Боженко А. Стаття на рельсы: как зарождался общественный транспорт Харькова. URL: <https://www.prostranstvo.media/staty-na-rejky-iak-zarodzhuvavsia-hromadskij-transport-kharkova/>

³ Уклонова А. Интересная история: харьковский трамвай. URL: <https://kharkovgo.com/articles/interesnye-istorii-harkovskij-tramvaj/>

⁴ История инженерной деятельности. Развитие автомобилестроения: учеб. пособие / А. Н. Туренко, В. А. Богомол, В. И. Клименко, Д. Н. Леонтьев; М-во образования и науки Украины, ХНАДУ. Харьков: ХНАДУ, 2016. 191 с.

⁵ Історія автомобіля: посібник / М. І. Садовий, О. М. Трифонова ; Кіровоград. держ. пед. ун-т ім. Володимира Винниченка. Кропивницький: КДПУ ім. В. Винниченка, 2017. 87 с.

⁶ Шугуров Л.М., Ширшов В.П. Автомобили страны Советов. М., 1983. 128 с.

⁷ Georgano, G.N. Cars: Early and Vintage, 1886—1930. London: Grange-Universal, 1990. 124 p.

⁸ Прамонов А. Первые упоминания об автомобиле в Харькове. URL: <https://otkudarodom.ua/ru/1897-god-pervye-upominaniya-ob-avtomobile-v-harkove-paramonov>

працю А. Домановського, Н. Олешка¹, у якій на матеріалі публікацій харківських газет «Харьковские губернские ведомости» та «Южный край» розглянуто історію появи перших автомобілів у Харкові на початку ХХ ст., а також перших ДТП за участі автомобілів.

3) Праці, присвячені автомобілям певної марки. Це, наприклад, стаття А. Парамонова² та ін.

Сучасні дослідження функціонування мережі транспортних комунікацій перебувають на перетині історії мобільності та історії транспортних технологій. Переосмислення подібних підходів зміщує акценти із соціально-економічної історії на вивчення соціальної організації руху та відповідних культурних практик. Дослідження історії розвитку громадського транспорту та приватних автомобілів м. Харкова дозволить визначити тенденції транспортної галузі у місті та краще зрозуміти історію міста загалом.

Об'єкт дослідження – приватні автомобілі та громадський транспорт як важлива складова історії міста Харків.

Предмет дослідження – тенденції розвитку засобів сполучення, зокрема, приватних автомобілів та громадського транспорту у місті.

Мета роботи – загальна характеристика процесу виникнення та розвитку приватних автомобілів та громадського транспортного сполучення у Харкові кінця ХІХ – 1930-х років.

Завдання дослідження:

- надати загальну характеристику автомобілів кінця ХІХ – початку ХХ ст.;
- схарактеризувати перші автомобілі у місті Харків та автопарк Харкова у 1920-1930-х роках;

¹ Домановський А. М., Олешко Н. П. Перші автомобілі та автомобільні дорожньо-транспортні пригоди у Харкові на початку ХХ ст. (за матеріалами місцевої преси). Інтелігенція і влада. 2019. Вип. 40. С. 139-151.

² Парамонов А.Ф. «Автомобиль Еременко». URL:<https://otkudarodom.ua/ru/avtomobil-eremenko>

- з'ясувати напрямки розвитку громадського транспорту у Харкові наприкінці XIX – 1930-ті роки.

Джерельна база дослідження складається з джерел різного характеру. Це, насамперед, постанови та засідання міської думи щодо питань розвитку громадського транспорту у м. Харків¹²³, а також статистичні дані міського управління⁴. Важливими джерелами стали путівники⁵ та господарчі довідники⁶ міста. Важливе значення відіграли матеріали місцевої преси, зокрема газет «Харьковские губернские ведомости»⁷, «Прапор»⁸, «Южный край»⁹¹⁰, «Утро»¹¹¹². Також використовувалися сучасні ресурси, зокрема матеріали сайту «Харьков транспортный»¹³, де зібрано велику кількість архівних фото та записів.

Джерелами дослідження стали також Енциклопедії радянських автомобілів¹⁴, де представлено детальні технічні характеристики всіх моделей автомобілів, що випускалися в СРСР; статті журналу «За кермом»¹⁵ з 1928 по

¹ Див., наприклад: Постановление харьковской городской думы. *Южный Край*. 1911. 26 февраля (11 марта), суббота. № 10228. С. 6.

² Заседание губернского по земским и городским делам присутствия. *Южный Край*. 1911. 20 апреля (3 мая), среда. № 10271. С. 3.

³ Автомобільне законодавство та правила поїздок у Харкові на початку XX століття. URL: <https://alfa-omega.kh.ua/ua/trohi-pro-avtomobilne-zakonodavstvo-ta-pravila-poyizdok-v-harkovi-na-rochatku-hh-stolittya/>

⁴ Статистические данные Харьковской городской управы за 1919 год.

⁵ Устинова И.А. Описание города Харькова. Путеводитель по Харькову. 1881. 362 с.

⁶ Справочник "Современное хозяйство г. Харькова", 1913.

⁷ К автомобильному движению в Харькове. *Харьковские губернские ведомости*. 1908. 12 июня, четверг. № 130. С. 2-3.

⁸ Эстафета в надежных руках: Очерк истории Харьковского ордена Трудового Красного Знамени трамвайно-троллейбусного управления имени 60-летия Советской Украины. Х., *Прапор*, 1983 г.

⁹ Автомобильное движение в г. Харькове. *Южный Край*. 1908. 8 (21) апреля, вторник. № 9355. С. 4.

¹⁰ Трамвайный вопрос. *Южный Край*. 1908. 22 октября (4 ноября), среда. № 9518. С. 5.

¹¹ К трамвайному вопросу. *Утро*. 1908. 12 сентября, пятница. № 538. С. 4.

¹² Ходатайство о разрешении автомобильного движения. *Утро*. 1907. 15 февраля, четверг. № 70. С. 3.

¹³ Харьков транспортный. URL: <https://gortransport.kharkov.ua/tram/konka/>

¹⁴ Энциклопедия советских автомобилей. URL: autoussr.com; Энциклопедия автомобилей. URL: <https://avtoclassika.com>

¹⁵ Архив журнала «За рулем». URL: <https://www.zr.ru/archive/zr>

1940 роки, в якому є як характеристики марок радянських авто, так і відгуки сучасників¹, та інші цінні матеріали.

Фотографії Харкова 1920-х – 1930-х років, де відображено рух транспорту та транспортні засоби.

Територіальні рамки дослідження охоплюють межі міста Харків кінця XIX – першої половини XX ст.

Хронологічні межі даного дослідження охоплюють кінець XIX – 1930-ті роки. Обрання нижньої хронологічної межі зумовлено тим, що це час відкриття першого громадського транспорту м. Харкова – кінної залізниці (1870 рік). Верхня хронологічна межа позначена початком Другої світової війни. Подекуди, для кращого висвітлення теми дослідження, ми здійснювали вихід за вказані хронологічні межі.

Методологічною основою дослідження є сукупність принципів системності, історизму, науковості та об'єктивності. Для досягнення мети і вирішення поставлених завдань були використані **методи**:

- евристичний (пошук, систематизація і класифікація джерел із досліджуваної проблеми);
- проблемно-хронологічний метод (розгляд явищ у часовій послідовності, розподіл теми на окремі вузькі проблеми та періоди);
- історико-порівняльний (порівняння характеристик транспортної галузі м. Харкова у різні періоди, вивчення та зіставлення статистичних даних випуску моделей автомобілів тощо);
- історико-генетичний (аналіз еволюції транспортних засобів та транспортної мережі у м. Харків).

Наукова новизна роботи проявляється у тому, що:

- а) вперше систематизовано історіографію та джерельну базу з теми;
- б) показано взаємозв'язок між розвитком громадського транспорту та використанням приватних автомобілів у Харкові на початку XX ст.

¹ Яворский П.К. Требования, которым должен удовлетворять автомобиль. Киев, 1913.

Апробація результатів дослідження. Основні положення та висновки наукового дослідження відображені у доповіді на 40-й Міжнародній краєзнавчій конференції молодих учених.

Результати дослідження доповідалися на засіданні наукового студентського гуртка Історіографії, джерелознавства та СІД.

Структура роботи. Робота складається зі вступу, двох розділів, висновків, списку використаних джерел та літератури і додатків. Загальний обсяг роботи складає 75 сторінок.

РОЗДІЛ 1.

АВТОМОБІЛІ У ХАРКОВІ У 1900 – 1940 рр.

1.1. Загальна характеристика автомобілів кінця ХІХ – початку ХХ ст.

Першими винахідниками автомобіля були Готліб Даймлер та Карл Бенц. Обидва побудували діючі саморухові візки (Додаток Б, рис. 1) в 1885 р. і 1886 р., таким чином, 1886 став роком народження автомобіля¹.

Цей автомобіль мав багато спільного з сучасними автомобілями: він також оснащувався шасі, бензиновим двигуном, електричним запалюванням, карбюратором, системою охолодження, трансмісією і гальмівним механізмом. Проте Бенц не зміг розробити прийняттого рішення для регулювання напрямку руху автомобіля. «Оскільки я не міг вирішити теоретичну проблему, пов'язану з кермовим управлінням, я вирішив побудувати автомобіль з трьома колесами», – сказав він пізніше².

Один з перших чотириколісних автомобілів, що працює на бензині, був побудований в Бірмінгемі в 1895 р. Фредеріком Вільямом Ланчестером, ним же було запатентовано дискове гальмо, а перший електричний стартер був встановлений на Арнольд, Адаптацію Бенц-Вело, що випускався з 1885 по 1898 рр.

Незабаром, у 1889 р., у Штутгарті Готтліб Даймлер і Вільгельм Майбах сконструювали Daimler Stahlradwagen. Трубчаста сталева рама нагадувала два велосипеди, з'єднаних пліч-о-пліч, і була виготовлена виробником велосипедів Neckarsulmer Stahlfabriken, який пізніше стане частиною NSU Motorenwerke. Через трубчасту раму пропускалася вода для охолодження

¹ История инженерной деятельности. Развитие автомобилестроения: учеб. пособие / А. Н. Туренко, В. А. Богомолов, В. И. Клименко, Д. Н. Леонтьев; М-во образования и науки Украины, ХНАДУ. Харьков: ХНАДУ, 2016.

² Benz Patent Motor Car, 1886 – 1894. URL: <https://archive.vn/20170330094955/https://mercedes-benz-publicarchive.com/marsClassic/en/instance/ko/Benz-Patent-Motor-Car-1886---1894.xhtml?oid=4373#selection-1801.0-1801.34>

двигуна. До 1890 року Peugeot почав будувати автомобілі на основі дизайну Stahlradwagen¹.

Проведемо короткий огляд серійного випуску автомобілів до 1900 року. Під «серійним випуском» маємо на увазі кількість автомобілів, випущених виробниками в кількості від 12 до 1000 екземплярів. Так, наприклад, Benz Velo, за 1894-1895 роки було випущено 134 екземпляри, а до закінчення виробництва в 1901 році – близько 1200 машин. Відомі такі серійні виробники авто до 1900 року²: Фрезе і Яковлев, Benz, Daimler, Egg & Egli, Fiat, Ford, Orient, Peugeot.

Усього серійно до 1900 року випускалося 16 моделей автомобілів, але відомо про понад 200 моделей, випущених у поодиноких екземплярах³.

Більшість автомобілів на рубежі ХХ століття були відкритими, а закриті кузова були дуже високими – близько двох метрів, бо в них входили на повний зріст, як у карету⁴. Такий тип автомобілів відомий як «каретний тип». Був популярний тип кузова автомобіля з відкидним верхом, так званий «фаетон» (так раніше називали легку коляску з відкидним верхом). Існував тип кузова легкових автомобілів з верхом, що відкривається над задніми сидіннями або з імітацією верху, що відкривається в обробці даху автомобіля – «ландо».

Вироблялися моделі в дерев'яному кузові (Peugeot Type 3), на трьох колесах (Benz Patent-Motorwagen, Peugeot Type 1), та дерев'яних колесах

¹ Eckermann, Erik (2001) [1989]. "The Pioneering Era and Coming of Age — 1885 -to 1918". Vom Dampfwagen zum Auto [World History of the Automobile]. Peter L. Albrecht, translator (English ed.). Warrendale, PA USA: Society of Automotive Engineers. pp. 32–33.

² Список автомобилей, производившиеся с 1890 по 1899 годы. URL: https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D0%B0%D1%82%D0%B5%D0%B3%D0%BE%D1%80%D0%B8%D1%8F:%D0%90%D0%B2%D1%82%D0%BE%D0%BC%D0%BE%D0%B1%D0%B8%D0%B%D0%B8_1890-%D1%85_%D0%B3%D0%BE%D0%B4%D0%BE%D0%B2

³ Каталог автомобилей «ALLCARINDEX»

URL: <https://www.allcarindex.com/>

⁴ Форма кузова легкового автомобиля

URL:https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A4%D0%BE%D1%80%D0%BC%D0%B0_%D0%BA%D1%83%D0%B7%D0%BE%D0%B2%D0%B0_%D0%BB%D0%B5%D0%B3%D0%BA%D0%BE%D0%B2%D0%BE%D0%B3%D0%BE_%D0%B0%D0%B2%D1%82%D0%BE%D0%BC%D0%BE%D0%B1%D0%B8%D0%BB%D1%8F#%D0%A0%D0%B0%D0%BD%D0%BD%D0%B8%D0%B9_%D0%BF%D0%B5%D1%80%D0%B8%D0%BE%D0%B4

(Автомобіль Фрезі та Яковлєва, Daimler Schroedterwagen). Автомобілі випускалися малої потужності, переважно 1-3 к.с.

У 1892 році з'явився перший VIP-автомобіль – Peugeot Type 4. Багатство його оздоблення викликало здивування: кузов екіпажу був виготовлений з литого срібла. Замовник та господар цього автомобіля – губернатор Тунісу бей Алі III, обіймав найвищу посаду після султана. Заснований на Peugeot Type 3, цей самохідний екіпаж мав більш важкий та довгий кузов. Тому Арман Пежо встановив на Type 4 двигун, об'єм якого був збільшений у два рази. Такий тюнінг дозволив досягти більшої потужності: 3-4 кінські сили. Peugeot Type 4 експонується в даний час у музеї компанії Peugeot у місті Сошо ¹.

У 1897 році з'явилося перше автотаксі. Оператор з перевезення вантажів у Штутгарті Фрідріх Грейнер зробив замовлення в Канншаті на модель Daimler Victoria з кузовом ландо і таксометром для експлуатації транспортного засобу як таксі. Кінні екіпажі та транспортна компанія Грейнера, яку він незабаром перейменував на Daimler Motorized Cab Company, таким чином, стали першим у світі моторизованим таксомоторним бізнесом. Автомобіль мав кілька особливостей: у пасажирському салоні була встановлена система обігріву на задніх сидіннях, а дах у задній частині кузова міг відкриватись у хорошу погоду. Крім того, на прохання клієнтів можна було навіть зняти всю верхню частину кузова разом з дахом та дверима, перетворюючи таксі на автомобіль з відкритим верхом. Так, до 1899 року Грейнер узяв на баланс свого підприємства загалом сім автомобілів ²³. У 1891 році автомобіль Peugeot Type 3 під час скупчення глядачів починає змагання разом з велосипедами за маршрутом Париж – Брест і назад, яке було успішно закінчено⁴.

¹ Шляхтинский К. В. Россия: гении и дороги. М., 2007. С. 209-210.

² Wilson Casey Firsts: Origins of Everyday Things That Changed the World 2009. URL: <https://books.google.by/books?id=OXT0MyOjhnIC&pg=PT227#v=onepage&q&f=false>

³ Первое авто-такси.

URL: <https://media.daimler.com/marsMediaSite/instance/ko.xhtml?oid=9913446&filename=The-worlds-first-motorized-taxi-cab--built-by-Daimler-Motore> (дата обращения 07.03.2020)

⁴ Информация про автомобиль Peugeot Type 3 URL: https://ru.wikipedia.org/wiki/Peugeot_Type_3 (дата обращения 07.03.2020)

Peugeot Type 5 був збудований спеціально для участі в автозмаганнях. У першому ж з них, перегонах за маршрутом Париж – Бордо – Париж, Type 5 здобув перемогу¹. Автомобіль Daimler Phönix став першим гоночним транспортним засобом, на якому Еміль Еллінек виступав у гонках під прізвиськом Мерседес. Таким чином, назва «Мерседес», що пізніше стала відомою у всьому світі як німецький автомобільний бренд, спочатку служила як псевдонім водія та його команди, а не як продукт чи торгова марка².

Борис Григорович Луцький представив на Всесвітній виставці 1900 року у Парижі вантажний автомобіль із багатоциліндровим двигуном (Додаток Б, рис. 2). Вантажопідйомність автомобіля становила близько 5 т, середня швидкість руху сягала 11 км на годину. Вага вантажівки, однак, була досить великою для ґрунтових доріг того часу – без вантажу вона важила близько 4 т. Виходячи з властивостей дорожніх покриттів, Луцький надалі довів вагу своїх вантажних машин до 2 т, а навантаження – до трохи менше 2 т.

У Санкт-Петербурзі (1901 р.), Б.Г. Луцький продемонстрував моторний віз, який був визнаний спеціальною технічною комісією придатним для військових цілей, як для швидкого перевезення вантажів, так і для пересування військ³.

Вивчивши моделі авто, що вироблялися до 1900 року, можемо виділити появу окремих сегментів автомобілебудування:

- автомобілі представницького класу;
- автомобілі таксі;
- гоночні автомобілі;
- вантажні автомобілі.

¹ Інформація про автомобіль Peugeot Type 5 (інформація с офіційного сайту Peugeot)
URL: <https://www.peugeot-tver.ru/peugeot-type-5/> (дата звернення 07.03.2020)

² Первый гоночный автомобиль Daimler Phönix (інформація взята с офіційного сайту Daimler)
URL: <https://mercedes-benz-publicarchive.com/marsClassic/en/instance/ko/Daimler-Phoenix-car-1897---1902.xhtml?oid=5982> (дата звернення 10.03.2020)

³ Автомобиль Луцкого URL: <https://www.zr.ru/content/articles/783310-krah-inzhenera-luckogo/> (дата звернення 05.05.2020)

Розглянемо випуск нових моделей автомобілів у 1900-1901 роках торгової марки «Fiat». Загалом моделей розробки 1900-1901 року було випущено 209 штук. На цьому прикладі можна відзначити «розмах» автомобілебудування, який безумовно свідчить про те, що автомобіль був рідкістю, «дивом техніки», висловлюючись сучасною мовою – інновацією. Для підтвердження вищеописаної тези проведемо аналіз випуску нових моделей автомобілів та їх кількості за 1900-1902 рік. Дані подаємо у вигляді таблиці 1 (див. Додаток А).

Узагальнюючи дані, зазначені в таблиці 1, визначаємо кількість серійно випущених нових моделей автомобілів, – близько 1256 екземплярів. Слід зазначити, що у 1900-1902 року продовжувалося виробництво моделей автомобілів, розроблених до 1900 року. У цей період здійснювалася збірка рідкісних, штучних екземплярів авто.

Зазначимо факт появи у 1902 році нового кузова автомобіля – торпедо (Fiat 24-32 HP). Кузов характеризувався сигароподібною формою, тобто плавним (або навіть прямим) переходом від боковин та вітрового скла до капота. Автомобілі з таким типом кузова часто мали 4 або 5 місць для сидіння, а також складний дах (який, однак, закривав тільки зад і верх автомобіля, залишаючи боки незакритими). Дах кріпився на лобовому склі. Бічні стійки у таких автомобілів відсутні.

Усього за 1900-1902 рік було випущено понад 1300 автомобілів нових моделей (таблиця 1). Населення Землі у той самий момент (1902) становило 1,7 млрд. людей¹. Таким чином, можна зробити висновок, що на 1,3 млн. людей припадала одна нова машина. Модельний ряд був небагатий, все що пересувалося колесах з двигуном викликало здивування, сприймалося як диво. Для утримання автомобіля потрібно було не тільки будівництво небаченої на

¹ Население планеты Земля (Статистика, 1900 год) URL: <https://www.unian.net/world/10638798-the-atlantic-kolichestvo-lyudey-na-zemle-prekratit-rasti-cherez-80-let.html> (дата обращения 14.04.2020)

ті часи споруди – гаража, а й передбачалося обслуговування автомобіля особистими автомеханіками ¹.

У 1903-1905 рр. з'являється 13 нових серійних моделей, загальним випуском понад 7000 машин. Середня ціна машини на той час становила 750-2000 дол. США. Ford model A продавався за 750 дол. США, що еквівалентно 17,9 тис. доларів США нашого часу ²³. Для порівняння, на той час дорога швейна машинка коштувала 16,95 доларів ⁴.

Варто звернути увагу на початок випуску Renault Taxi de la Marne. Коли він був запущений в 1905 році, ніхто не міг передбачити, що модель матиме такий успіх, але також і те, що він змінить долю французької історії через кілька років. Він стане символом Першої світової війни. На початок вересня 1914 року місто Париж зазнало загрози нападу з боку німецьких військ. Генерал Галлієні, військовий губернатор Парижа, мав 6000 військових та 250 автомобілів для їх перевезення. Це лише 1/5 того, що було потрібно. Саме тоді Галлієні санкціонував реквізицію таксі. Таксопарк переважно складався з Renault Type AG, який стане знаменитим Taxis de la Marne. Операція розпочалася 7 вересня о 13.00. О 6 годині вечора було зібрано вже зібрано 600 таксі. Їм довелося здійснити дві зворотні поїздки із розрахунку 5 солдатів на транспортний засіб плюс спорядження. Цього несподіваного підкріплення було достатньо, щоби переломити ситуацію. Німецька армія на чолі з фоном Клуком відступила. Париж був врятований, а автомобіль увійшов в історію, і Renault теж ⁵. Цей яскравий факт свідчить про використання автомобіля для перевезення великої кількості людей та вантажів. Можна дійти висновку, що

¹ Парамонов А.Ф. Автомобиль Еременко. URL:<https://otkudarodom.ua/ru/avtomobil-eremenko> (дата обращения 24.04.2020)

² Информация про автомобиль Ford Model A URL:[https://ru.wikipedia.org/wiki/Ford_Model_A_\(1903\)](https://ru.wikipedia.org/wiki/Ford_Model_A_(1903)) (дата обращения 17.04.2020)

³ Информация про автомобиль Ford Model A URL:https://web.archive.org/web/20020616073757/http://www.ritzsite.net/FORD_1/02_eford.htm (дата обращения 17.04.2020)

⁴ Реклама швейной машинки в каталоге Montgomery Ward & Company, 1903 г. URL:<https://www.bbc.com/russian/features-48237409> (дата обращения 21.04.2020)

⁵ Парижское такси URL: <https://www.planeterenault.com/1-gamme/4-collection/4664-taxi-marne/> (дата обращения 20.04.2020)

склалися передумови для розвитку вантажного транспорту і машин, призначених для перевезення великої кількості людей.

В 1906 р. спостерігалось значне збільшення серійного випуску нових машин (понад 16000 примірників), представлених чотирма моделями¹.

Виділимо з них:

- Ford Model K. Ця модель зарекомендувала себе першим в історії неякісним збиранням. Спочатку випуск був орієнтований на верхній ціновий сегмент, як машина преміум-класу. До випуску цієї моделі Ford був відомий як виробник недорогих автомобілів, це ж була спроба переходу на виготовлення розкішних авто. Провал виробництва після випуску 900 моделей був обумовлений завищеною ціною (2500-3000 дол.) та поганою якістю².

- Rolls-Royce 40/50HP Silver Ghost. Шестициліндрова модель Rolls-Royce 40/50 HP, що дебютувала в 1906 році, була єдиним висококласним авто, на випуску якого зосередилася компанія Ролс-Ройс. Незабаром модель заслужила емоційний титул «найкращого автомобіля у світі». Було замовлено кузов у лондонського ательє Barker & Co.: машину пофарбували в сріблястий колір, а фурнітура була вкрита шаром натурального срібла. Тому, а також завдяки безшумній роботі нового двигуна, машина, подібно до яхти, знайшла своє ім'я як The Silver Ghost («Срібний привид») – про це говорила табличка на кузові. Машина була настільки популярною, що випускалася з модифікаціями в період 1906-1926 рік. Невідомий колекціонер у наш час викупив екземпляр авто за 78 млн. доларів³.

¹ Список автомобілей, производившиеся в 1906 году URL: https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D0%B0%D1%82%D0%B5%D0%B3%D0%BE%D1%80%D0%B8%D1%8F:%D0%90%D0%B2%D1%82%D0%BE%D0%BC%D0%BE%D0%B1%D0%B8%D0%BB%D0%B8_%D0%BF%D1%80%D0%B5%D0%B4%D1%81%D1%82%D0%B0%D0%B2%D0%BB%D0%B5%D0%BD%D0%BD%D1%8B%D0%B5_%D0%B2_1906_%D0%B3%D0%BE%D0%B4%D1%83

² Информация про автомобиль Ford Model K
URL: https://web.archive.org/web/20020625074514/http://www.ritzsite.net/FORD_1/03_eford.htm

³ Информация про автомобиль Rolls-Royce 40/50HP Silver Ghost
URL: <https://avtoblog.ua/news/pervyj-rolls-royce-silver-ghost-prodan-za-rekordnuju-tsenu> (дата обращения 22.04.2020)

З відкриттям та активним розвитком заводу Форда автомобілі перестали бути привілеєм еліти та стали доступними звичайним людям. Завдяки масовому виробництву машини тепер збиралися на автоматизованому конвеєрі (а не окремо) та надходили у продаж мільйонними серіями.

Першою моделлю, створеною за небаченими тоді технологіями, стала Ford Model T. Саме вона дозволила американцям середнього класу подорожувати на далекі відстані на особистому транспорті, в ролі якого виступав не кінь. Головний бестселер того часу був забезпечений чотирициліндровим двигуном та двоступінчастою коробкою передач планетарного типу, а розганятися він міг до 72 км/год¹.

Шлях до світового автопанування Генрі Форд продовжив, оновивши в 1926 р. Ford Model T до моделі Ford Fordor Sedan. Шини на колесах стали товстішими, що покращило стійкість, а в кабіні нарешті з'явилися вікна і четверо дверцят. Та і в цілому дизайн сильно змінився: капот набув більш обтічної форми, капюшон значно розширився, відстань між вітровим склом і протипожежною перегородкою сильно збільшилася. Форд розширив диск та вал трансмісійного гальма, підвищивши гальмівну потужність. А разом збільшив педалі гальма і зниження швидкості, щоб водій не втрачав керування над автомобілем.

У 1930-х роках, на зміну величі Форда прийшла епоха Plymouth. Сьогодні свою роботу корпорація вже припинила, але свого часу їхні машини були дуже популярними. Автолюбителів Plymouth Fordor Sedan підкорив, насамперед, ціною. А ще тим, що це була надійна машина, яка чудово підходила для далеких поїздок, зокрема, завдяки великому багажному відділенню. Також вперше з'явилася плаваюча підвіска двигуна, що зменшила вібрацію і значно підвищила комфорт. І вид Plymouth Fordor Sedan мав дуже преміальний: колеса з декоративними смугами, хромований кузов і панель приладів, виконана під дерево.

¹ Ford Motor Company. URL: <https://www.britannica.com/topic/Ford-Motor-Company>

У передвоєнні роки кузови типу пікап досить широко поширилися по Північній Америці і Європі. Plymouth вирішив не відставати від тренду. У 1940 році Plymouth презентував свій витвір: у новій вантажівки було шасі від «Доджа», зате на капоті красувалися нові лампи-фари, а на основних ґратах радіатора – Три горизонтальні хромовані смужки. Рядний шестициліндровий двигун дозволяв розганятися до 79 км/год.¹

Отже, автомобілі з кінця ХІХ до початку ХХ ст. пройшли значний шлях розвитку, перетворившись із поодиноких транспортних засобів, які викликали фурор і були доступними лише елітам до засобів загального користування, на масову продукцію. За відносно короткий проміжок часу з'явилася велика кількість автомобільних заводів та різних марок авто.

1.2. Перші автомобілі у місті Харків

Перша згадка про автомобіль у Харкові стосується 21 лютого 1897 року, ось як описує очевидець цю подію: «На одній із центральних вулиць нашого міста вчора з'явився автоматичний екіпаж. Останній для більшості місцевих обивателів є дивиною і великі натовпи народу з цікавістю йшли за його рухом. На рівній дорозі автоматичний екіпаж має гарний хід, а на підйомах хід його слабшав і навіть зупинявся. Візничі коні, що зустрічалися з фаетоном, що пересувався без коней, полохливо повертали вбік. Кажуть, що навесні на вулицях нашого міста з'явиться близько десятка автоматичних екіпажів, які виписані із закордону деякими місцевими обивателями»². Марка автівки та її власник на сьогоднішній день не встановлені.

Навесні 1903 року два харківські купці Давид Мойсейович Берман та Абрам Самсонович Шефтель привезли до Харкова ще один автомобіль, модель та конструкція якого також на сьогоднішній день невідомі. Вони

¹ Concept Cars – Plymouth XX-500. URL: <https://web.archive.org/web/20101230052857/http://www.conceptcars.it/usa/plymouth/xx500.htm>

² Багалеї Д. И., Миллер Д. П. История города Харькова за 250 лет его существования (1655 – 1905): истор. монография: в 2 т.: Т. 2. Репринт. изд. Х., 1993. С. 77.

планували займатися перевезенням пасажирів у Харкові й просили у міської управи виняткове право для перевезення та катання пасажирів у місті та за містом. У Харківській міській управі це викликало певний подив, оскільки вони не знали, скільки ж стягувати податків із автомобіля. Запитували інші міста, де автомобілі вже використовувалися. На подив, ані Рига, ані Москва, ані Одеса, ані Петербург на березень 1903 р. податків не стягували. З 1 квітня 1904 року в обов'язковій ухвалі Харківської міської управи було оголошено про плату в 3 руб. з кожної сили автоматичного екіпажу. Берман та Шефтель від своєї пропозиції відмовилися. Доля їхнього автомобіля – невідома.

Ще одна достовірна згадка про автомобіль у Харкові стосується 1904 року. Газета «Харьковские губернские ведомости» за 25 квітня 1904 року розмістила оголошення Карла Фрейберга, що до Харкова прибув зразок американського безшумного автомобіля «Ольдемобіль», який виставлений на вулиці Катеринославській № 1. Всім, хто цікавиться, пропонувалася безкоштовну пробну поїздку. Один із автомобілів був проданий фотографу Василю Аркадійовичу Шабельському (фотографічні ательє під фірмою «А. Скасці») ¹.

Поява одного з перших автомобілів у Харкові також пов'язана з ім'ям харківського міщанина Іларіона Єрьоменка. На початку ХХ ст. у Харкові помер один із найзаможніших представників середнього класу городян, міщанин Михайло Харитонович Єрьоменко. Його спадкоємець - Іларіон Єрьоменк - вирушив подорожувати 1903-1904 року Францією, Бельгією та Німеччиною, де захопився автомобілями. У Бельгії він пройшов курс навчання керування автомобілем, а до Німеччини він уже їхав з метою придбати собі власний автомобіль. У місті Кельні І. Єрьоменко ознайомився з автомобілями марки «Priamus», які з 1900 р. почала виробляти фабрика Priam Automotive

¹ Парамонов А.Ф. Первые упоминания об автомобиле в Харькове 1897. <https://otkudarodom.ua/ru/1897-god-pervye-upominaniya-ob-avtomobile-v-harkove-paramonov> (дата обращения 24.04.2020)

GmbH¹. Це були дуже оригінальні автомобілі з чотирициліндровим двигуном потужністю 10-12 кінських сил. Автомобіль Єрьоменко дуже сподобався, він сплатив вартість автомобіля на фабриці в Кельні і доручив доставити його до Харкова. Автомобіль прибув до Харкова залізницею у розібраному стані восени 1904 року разом із механіками з Кельна, які зібрали автомобіль у новозбудованому гаражі та випробували його за межами міської межі (за матеріалами газети Южный край»). Начальство у Харкові зажадало від Єременка пояснень та прохання на дозволи використовувати автомобіль у місті. У цей час все для автомобілів тільки починалося, ще не було номерних знаків, правил їзди в місті, запчастин та потрібного палива². Таким чином, з високою ймовірністю, можна стверджувати, що перші автомобілі у Харкові з'явилися наприкінці XI – на початку XX ст.

Автомобілі записувалися до початка свого руху в особливу реєстрову книгу. Реєстрові книги для запису знаходилися в губернських правліннях або в управліннях градоначальників³. 1907 року в Харкові було вже зареєстровано 800 автомобілів⁴.

Цікавою є стаття А. Парамонова «Автоаварії 1913 р.»⁵. Саме цього року у Харкові відбувалися різноманітні випадки з автомобілями та їх власниками: лихацтво, наїзди на пішоходів, зіткнення з іншими видами транспорту, невміле керування, порушення правил руху тощо. В аваріях зафіксовано такі моделі автомобілів: Germain, Mercedes, Benz, Brasier, Opel, N.A.G., Vinet.

Більше половини автомобілів у Російській імперії припадало на великі міста – Петербург, Москву, Київ, Харків, Ригу. Там «саморухові візки» стали звичними і поступово змінювали побут і звичаї міського суспільства.

¹ Каталог автомобилей «ALLCARINDEX»

URL:

<https://www.allcarindex.com/production/germany/priamus/> (дата обращения 24.04.2020)

² Парамонов ... Автомобиль Еременко

³ Яворский П.К. Требования, которым должен удовлетворять автомобиль. Киев, 1913.

⁴ Баранова Е.В. «Автомобильный транспорт в начале XX века». *Вестник ТГУ*, выпуск 12(92), 2010. С. 259-262.

⁵ Парамонов А.Ф. Автоаварии 1913 г. URL: <https://otkudarodom.ua/ru/avtoavarii-1913-g>

1.3. Автопарк Харкова у 1920-1940 роках

Перші післяреволюційні роки автопарк Харкова був дуже різноманітним. Це й не дивно. І до 1917 року, і пізніше закупівлі автомобілів за кордоном були хаотичні, безсистемні і як правило не найкращих марок – головним вважалася дешевизна автомобіля та його здатність до специфічних дорожніх умов.

У країну ввозили і гоночні автомобілі, на яких багаті ентузіасти мірялися один з одним сміливістю та вмінням керувати швидкісними механізмами. Щоправда, ці гонки мали аматорський характер.

Запчастинами торгували спеціалізовані магазини та склади. Деталі та розхідники, зрозуміло, теж були дорогі. Скажімо, за одну шину марки «Провідник» російсько-французькій компанії потрібно було заплатити 78 рублів. Бензин продавали приватні фірми та клуби автомобілістів. Причому не лише в розлив, а й бочками по 10 пудів (163,8 кг). Пізніше з'явилася зручніша для приватника тара — пудова.

Особливою проблемою була купівля бензину у провінції. Втім перед Першою світовою війною Товариство нафтового виробництва братів Нобель (найбільша вітчизняна видобувна та переробна компанія) централізовано відправляло бензин уже до 39 міст імперії, у тому числі до Харкова.

Після замовлення у дилера та сплати завдатку (зазвичай не менше 30% ціни) автомобіль доводилося чекати, причому іноді майже рік. Визначалося місце доставки: до товарної станції або до будинку.

Цікавою є стаття головного редактора журналу «За кермом» М. Осинського «Американський автомобіль чи російський воз», яка була надрукована в серпневій «Правді» 1927 року, в якій автор зазначив те, що міста Європи живуть в «іншій транспортно-технічній ері». Москвою ще всюди їздять візники на конях, а на американській чи європейській міській бруківці зустріти коня можна не частіше, ніж корову. По вулицях Берліна, Парижа,

Стокгольма густим строем рухаються лише машини. Москва в порівнянні з цими містами залишалася, як і раніше, лише великим селом. Звісно, Харків не багато чим відрізнявся у плані автомобілізації від Москви. На початок 1927 року у всьому СРСР було лише 12 тис. автомашин¹.

У 1920-х рр. організованого ввезення на територію СРСР автомашин і запасних частин до них не було, тому вітчизняний автомобільний парк відрізнявся нечисленністю та надзвичайною строкатістю. За оцінками сучасних дослідників, з 24 218 автомобілів у 1925 р. лише 5792 були легковими; більшість марок були представлені однією-десятьма машинами, і лише «Форд» продав у СРСР понад 330 одиниць техніки².

Водночас налагоджувалося власне виробництво. За даними довідника «Народне господарство СРСР за 1913-1954 р.р.» всього в СРСР було випущено 114680 шт. автомобілів, з них вантажних – 101 240 шт., легкових – 12 083 шт. (Додаток Б, рис. 3).

Поступово у Харкові автопарк став більш-менш стандартизованим. Дореволюційні автомобілі виробили свій ресурс і почали замінюватись виробами вітчизняних заводів – ГАЗ, АМО (потім ЗІС), ЯГ, КІМ і так далі. Були звісно й іноземні закупівлі – ті самі «Пакарди», «Б'юїки», «Лінкольни». Багато машин представницьких марок біля Держпрому можна побачити на світлині початку 30-х років (Додаток Б, рис.4).

З 1932 по 1940 рік автомобілебудування сформувалося в сучасну галузь промисловості. Поряд із чотирма заводами, що випускали автомобілі, в країні почали діяти десятки підприємств-суміжників, які освоїли виробництво карбюраторів, шин, фар, акумуляторів, стартерів, склоочисників та інших виробів. Країна вже не ввозила автомобілі та не збирала їх із імпортних деталей. Вона забезпечувала себе власними вантажівками та легковими автомобілями.

¹ Осинский Н. «Американский автомобиль или российская телега» М.: "Правда" и "Беднота", 1927. С. 5-71.

² Шляхтинский К. В. ... С. 209–210.

Іспитом на зрілість для автомобілебудування став випробувальний пробіг 1933 року, який отримав назву Каракумського. Його маршрут протяжністю близько 10 тисяч кілометрів йшов бездоріжжям, путівцями, пісками і пустелею Кара-Кум, гірськими дорогами Кавказу. Дев'ятнадцять автомобілів ГАЗ-А, ГАЗ-АА, ГАЗ-ААА, АМО-3 без поломок подолали цей шлях, продемонструвавши високу надійність та витривалість.

Серед експериментальних моделей тих років цікаві вантажівки ЗІС-15 та ЯГ-7, легкові машини Л-1 та ГАЗ-А-Аеро, спортивні та гоночні моделі ГЛ-1 та ЗІС-101-Спорт, а так ж автомобільний дизель «Кодж».

Період 1935-1940 років у розвитку автомобілебудування відзначений створенням нових конструкцій, у тому числі газогенераторних та напівгусеничних машин, самоскидів, моделей з усіма провідними колесами. У країні виросло покоління талановитих інженерів, які зробили важливий внесок у формування конструкторської школи: Є. Важинський, В. Грачов, В. Данилов, А. Крігер, А. Ліпгарт, К. Шарапов та інші. Їх зусиллями до початку сорокових років було розширено типаж моделей, що випускалися, послідовно впроваджувалися прогресивні технічні рішення.

Поява нових малолітражок КІМ-10, автобусів ЗІС-16, вантажівок ЗІС-15 зустрічалася громадськістю з небувалим ентузіазмом. Моделі, навіть не поставлені на виробництво, демонструвалися на Всесоюзній сільськогосподарській виставці, в Політехнічному музеї, вони брали участь у агітаційних пробігах, про них навіть знімали кіно. Наприклад, дослідну машину ГАЗ-11-40 можна побачити у фільмі «Світлий шлях»¹.

Особистий автомобіль для радянських громадян тривалий час залишався відвертою розкішшю. Радянські автомобілі призначалися насамперед для казенного використання радянськими чиновниками, причому в певному ієрархічному порядку. За часів Сталіна робітники, тим більше селяни, а також інтелігенція (за винятком особливо заслужених діячів науки, культури, а також

¹ Шугуров Л.М., Ширшов В.П. Автомобили страны Советов. М., 1983. С. 88.

стаханівців) майже не мали шансів на володіння автомобілем для особистого користування.

Першою та головною умовою впровадження автомобіля для великих верств населення для того часу була хоч якась уніфікація. Моделі намагалися закупувати або виробляти вузьку номенклатуру і широкий профіль – тобто на одному шасі можна було побудувати велику кількість надбудов – вантажівку, пожежний автомобіль, автобус, карету швидкої допомоги і т.д. Було викликано це банальним браком фінансів і масштабами завдань, що мали бути вирішені.

Таким автомобілем у двадцятих роках як у Харкові, так і в усьому Союзі став італійський ФІАТ-15 ТЕР, а також його вітчизняна ліцензійна копія АМО-Ф-15 (Додаток Б, рис. 5), що побачила світ у 1924 році.

7 листопада 1929 року, до чергових роковин революції, було засновано Харківський автоскладальний завод (ХАСЗ), з якого офіційно розпочалася українська автопромисловість. Так вийшло, що цей завод дав старт і масовій автомобілізації в СРСР. На заводі вироблялося ліцензійне складання «фордівських» моделей, які приходили з-за океану у вигляді машинокомплектів – саме у Харкові, зібрали перші радянські Ford-A (Додаток Б, рис. 6) (10 штук) та Ford-AA (90 штук), вантажівка-«півторка» (що перевозить півтори тонни вантажу)¹.

Створення Харківського автоскладального заводу збіглося з початком будівництва Нижегородського (Горківського) автозаводу. Планувалося, що у Харкові збиратимуться автомобілі, які Нижегородський автозавод виготовлятиме для України. Це мало велике народногосподарське значення, оскільки собівартість українських автомобілів зменшувалась. Проте ВАТО (Всесоюзне автотракторне об'єднання) ще тривалий час перешкоджало створенню заводу.

¹ Осинский Н. «Американский автомобиль или российская телега». *"Правда" и "Беднота"*. М., 1927. 5-71 с.

Перші місяці завод розміщувався у гаражі. Наприкінці 1929 року за ухвалою Міськради йому віддали приміщення колишнього Іванівського цукрового заводу. Вирішено було зробити капітальний ремонт, а паралельно, буквально по кутах напівзруйнованого заводу, почали організовувати майстерні зі збирання автомобілів із фордівських деталей, що надходили з Америки.

Ініціатором створення заводу був тодішній голова УкрМЕТО (Державне республіканське об'єднання металообробної промисловості) Водоп'янов, а керівником – директор заводу Аміров.

Спочатку збирали американські автомобілі «Форд». Це були перші автомобілі українського збирання. Усього випустили близько сотні машин з американських машинокомплектів півторки Ford AA, після чого поставки компонентів припинилися. У зв'язку з цим завод отримав завдання провести дослідницьку роботу з конструювання автомашини, що найбільш відповідає нашим умовам, і практичним можливостям виготовлення її з вітчизняних матеріалів.

У лютому 1930 року КБ ХАСЗ починає розробляти конструкцію вантажного автомобіля марки «У-4» («Україна», 4-х тонний).

Як прототип для У-4 обрали італійську вантажівку Lancia. Невелику кількість таких автомобілів завезли до України наприкінці 1920-х рр., і вони непогано виявили себе. Ось що писав у ті роки республіканський автомобільний журнал: « За основу першої машини береться рама з "Lancia", оскільки таку раму не можна було зробити без відповідного устаткування. Але мотор і деталі виготовляються на заводі»¹. (Додаток Б, рис. 7). У червні 1930 року були виготовлені всі креслення на 6500 деталей майбутньої національної вантажівки. Наприкінці 1930 року на Іванівці посиленими темпами за 45 днів переобладнали колишній цукроварний завод на автоскладальний.

¹ Шугуров Л.М., Ширшов В.П. Автомобили страны Советов. М., 1983. С. 90.

Вантажівку «У-4» за завданням потрібно було виготовити з вітчизняних матеріалів. Оскільки завод не значився в рознарядках на планове постачання, то йшли і брут, і брак місцевих заводів-гігантів, насамперед – паровозобудівельного заводу ім. Комінтерну (нині завод ім. Малишева).

1931 року кредити для ХАСЗ були затримані: пояснили це тим, що завод поки що не потрібен. І в цей момент виникла ідея розпочати виробництво мотоциклів. Відбулася технічна нарада, скликана за згодою ВРНГ УРСР. Ініціативу підтримали у «верхах». Обрали тип машини, що найбільше відповідав насущним вимогам, і розпочали роботи.

Вже 30 квітня машини обкатувалися на подвір'ї заводу, а 1 травня вони були продемонстровані працівникам столиці України. 2 травня відбувся пробний мотопробіг Харків – Мерефа – Харків. Пройшовши маршрут із середньою швидкістю 35 км/год, мотоцикли в повній справності повернулися до гаража. Розбирання двох із них підтвердило повну придатність виготовлених деталей для подальшого виробництва. Завод отримав завдання готувати мотоцикли для серйознішого випробування – 3500-кілометрового пробігу.

Початок пробігу було намічено на 12 липня 1931 року. Для порівняння експлуатаційних характеристик у пробігу брали участь і закордонні моделі, в тому числі однотипний з харківським американський «Харлей-Девідсон» з об'ємом двигуна 350 куб.см. О 18 годині було дано старт і мотоциклісти вирушили за маршрутом «Харків-Москва-Ленінград-Псков-Вітебськ-Смоленськ-Орел-Харків».

4 серпня, на чотири дні раніше за намічений термін, мотоцикли повернулися до Харкова в придатному для подальшої експлуатації стані. 3500 кілометрів було пройдено без жодної аварії чи поломки.

Мотоцикли 1М надходили на озброєння частин РСЧА тодішнього Українського Військового округу, де використовувалися для зв'язку та розвідки. З-поміж трьохсот випущених мотоциклів жоден не зберігся ¹.

¹ Автозавод в Харькове URL: <http://balakliets.kharkov.ua/siuzhety-tekhnovedeniia/avtozavod>

РОЗДІЛ 2.

РОЗВИТОК ГРОМАДСЬКОГО ТРАНСПОРТУ У ХАРКОВІ НАПРИКІНЦІ ХІХ – 1930-х рр.

2.1. Приватні візники

Ідеї завести регулярне пасажирське сполучення в Російській імперії висловлювалися ще наприкінці ХVІІІ ст., але перші такого роду спроби, вжиті за царювання Катерини ІІ, були невдалими. До 1820 р. у Росії не було ані державних, ані приватних (або, як їх тоді називали, партикулярних) транспортних компаній з перевезення. Поїздки на великі відстані на поштових конях обходилися дорого і були доступні лише дворянській еліті¹. Час, необхідний для здійснення поїздки по конкретному маршруту, був невизначеним і міг значно варіюватися в залежності від пори року і різних дорожніх обставин. Певною мірою швидке пересування поштовими трактами було привілеєм, яким користувалися члени імператорської сім'ї та близьке до них коло осіб, знатні сановники, військова еліта, кур'єрські служби. Саме високопоставлені мандрівники та кур'єри мали право отримувати кращих коней на станціях позачергово, одразу після прибуття. Більшість подорожуючих, хоч і їздили в основному службовими потребами, користуючись так званими «казенними» подорожніми (які оплачувались державними відомствами), часто змушені були довго затримуватися на станціях в очікуванні коней. За поїздки приватними потребами доводилося платити «поверсні гроші» з власної кишені².

¹ История развития средств связи на Харьковщине. Т.2. Почта. Х., 2003.

² Истомина Э. Г. Пути сообщения России в XVII – начале XIX вв. URL: https://statehistory.ru/books/kollektiv-avtorov_Rossiyskaya-Imperiya-ot-istokov-do-nachala-XIX-veka---Ocherki-sotsialno-politicheskoy-i-ekonomicheskoy-istorii/21

Пересування містом також було складним для звичайних людей, які не мали власного транспорту. Єдиним громадським транспортом на той час були візники¹.

Візник – це кучер гужового воза будь-якого типу, що надає послуги приватного візництва². Прямий аналог сучасного водія-таксиста.

Міські візники поділялися на «ваньків», «лихачів» та щось проміжне – «жвавих». «Ваньками» називалися напівзлиденні селяни, які приїхали на заробітки до міста, зазвичай взимку, за словами Некрасова, на «обдертій і замореній шкапі» і з відповідним возом і зброєю. У «лихача», навпаки, був гарний, жвавий кінь і чепурний екіпаж³.

Робочий день візника починався зазвичай о 8 годині ранку і тривав 16, а то й 19 годин на добу. Дехто працював уночі. Господар – візник-промисловець – мав зазвичай 40-80 возів, у тому числі приблизно десять нічних. Його коні день працювали, день відпочивали. Візники працювали без вихідних. Ночували у спеціальних казармах, нерідко навіть не роздягаючись. Більшу частину заробітку віддавали господареві, окремо платили за нічліжку, зіпсовану упряж, ремонт екіпажів.

Поступово, коли візників у містах стало багато, сформувалося і певне зведення правил візника. На роботу брали всіх незалежно від стану. Але найчастіше у візництво надходили селяни. Років претенденту мало бути не менше 18 і зазвичай не більше 60. Попередньо в поліції вони отримували довідку про свою благонадійність. Коней оглядав ветеринар.

З початку 80-х років XVIII ст. кожному візникові видавався «візничий квиток» (за мито – 2 руб.), підписаний обер-поліцмейстером, і спеціальний жерстяний знак (носився на спині) із зазначенням міської частини, до якої було приписано візника, та номери екіпажу. Одягатися візники повинні були

¹ Устинова И.А. Описание города Харькова. Путеводитель по Харькову. 1881. С. 184.

² Последние извозчики Москвы. *Вечерняя Москва*. 1934. № 297 (3326).

³ Федосюк Ю. Что непонятно у классиков, или энциклопедия русского быта. Гл.12: На чем передвигались. Средства передвижения. М.: Издательство «Флинта», 2012. С. 196.

пристойно. Візник повинен був мати шапку з жовтою верхівкою (влітку капелюх з жовтою стрічкою) і жовтий пояс, екіпаж фарбувати в жовтий колір. У XIX ст. «Правила» для візників 1876 р. обмежували швидкість руху 10 верстами на годину, вводили спеціальні випробування для візників на грамотність, знання міста, вміння керувати кіньми та доглядати їх (екзаменатори – чини поліції та представники Міської думи). До 1883 року (попри створення в 1863 році конки) кількість колісних екіпажів постійно зростала.

Міські вози називалися прогоновими і незабаром скоротили свою назву до слова «пролітка». Такий легкий двомісний екіпаж з ресорами і верхом, що піднімається, можна було бачити в містах СРСР навіть в 1940-х роках. Вираз «їхати на візнику» означало «їхати на візницькому прольоті», взимку ж – на санках подібної конструкції.

Ресорні прольоти з'явилися лише у 1840-х роках. До того у візників були каліберні вози, або просто калібер. На таких возах чоловіки їздили верхи, жінки сідали боком, оскільки це була проста дошка на обидві осі, з чотирма примітивними круглими ресорами. Одномісний калібер називався гітарою – за подібністю форми сидіння. Візники чекали пасажирів на біржах – спеціально виділених платних стоянках¹.

Взимку їздили у відкритих санях – широкому возі на полозах, що розширюється від переду до заду, без особливого сидіння. Пізніше у санних екіпажів з'явилися підрізи – залізні смуги, прибиті до нижньої площини полозів.

Упряжки бували різними, і відрізнялися вони як кількістю коней, так і порядком їх розташування. Найбільш популярною в Харкові була трійка: середній кінь, найбільш міцний, називався корінним, на нього припадало головне навантаження. Бічні коні називалися пристяжними. Корінник біг риссю, пристяжний галопом.

¹ Харків транспортный. URL: <https://gortransport.kharkov.ua/tram/konka/>

Їздили і на четвірках, чи четвернях, – чотирьох конях, запряжених у ряд, що було можливе лише для широких доріг, а найчастіше запряжених попарно, одна пара за іншою, тобто цугом. Шістки, або шестірні, вісімки тощо також впрягалися парами, в лінію. Пари коней, запряжені праворуч і ліворуч від дишла, тобто одиночної оглоблі, називалися дишловими – правої та лівої.

Торгове візництво у міських поселеннях Російської імперії, у тому числі в Харкові, регулювалося міськими думами, яким у 1892 році було надано право складати обов'язкові постанови про виробництво візничого промислу, про тип візницьких екіпажів, про міські омнібуси та інші громадські екіпажі, а також встановлювати такси за користування. Законом 1900 року земським установам було надано право видавати обов'язкові постанови, що стосуються виробництва легкового возу, і встановлювати такси за користування візницькими екіпажами поза міськими поселеннями. З візника в містах міг бути встановлений, на розсуд міських дум, особливий збір на користь міста. У 1887 році було видано правила про збір із візника: збір не міг перевищувати десяти рублів на рік з кожного коня, що використовується у візництві; найвищий розмір збору в межах зазначеної норми, а також вилучення від збору, визначалися по кожному місту міністром внутрішніх справ за угодою з міністром фінансів¹.

Основна проблема користування приватними візниками була в тому, що їх можна було знайти тільки на центральних вулицях – усі візницькі «біржі» (т.зв. «стоянки» візників) були зосереджені у центрі міста. Наприклад, 1874 року в Харкові «бірж» було 11, але всі вони розташовувалися у центральних частинах. Наприкінці сімдесятих років візничих стоянок стало вже 22, але знову ж таки лише дві в більш віддалених від міського центру місцевостях (на Москалівці та Великій Панасівській). Незважаючи на відносно невисоку для міст Російської імперії таксу (20 копійок на кінець для парокінних та 15 для ваньків) перевезення було для харків'ян вважалось дуже дорогим². А тим

¹ Билет извозчику в 1795 году. *Русская старина*. 1896. Т. 85. № 1. С. 122—124.

² Харьков транспортный. URL: <https://gortransport.kharkov.ua/tram/konka/>

часом місто розросталося і зв'язок центру з околицями рік у рік ставав все більш складним. Звичайно, мала виникнути думка про проведення кінної залізниці – єдиного на той час дешевого типу громадських екіпажів. Але цю ідею було реалізовано лише на початку 80-х років XIX століття. Далі розглянемо її особливості детальніше.

2.2. Кінна залізниця

Конка була відкритим або частіше закритим екіпажем, іноді двоповерховим з відкритим верхом (імперіал). Вагон по рейкових коліях тягла пара коней, керована кучером. У місцях, де лінії конки перетинали круті підйоми, екіпажі чекали так звані «форейтори» (зазвичай хлопчики-підлітки), які підпрягали ще 1-4 пари коней і допомагали подолати важке місце, потім на рівній ділянці випрягали додаткових коней. Вагон містив двадцять пасажирів. Від дощу та сонячних променів оберігав легкий дах на стійках. З боків влаштовувалися поздовжні підніжки, якими піднімалися пасажирів і пересувався кондуктор, що продавав квитки. На зиму встановлювалися легкі стіни з вікнами¹.

У 1881 році до Харківської міської думи було подано три проекти кінної залізниці – Олександрівського товариства кінно-залізниць (Петербург), підприємства «Толмачов і Ко», французьких підприємців П.-К. Бонне та Е. Отле. Перші дві міська дума відхилила. У досвідченості будівельників Олександрівської дороги члени комісії не сумнівалися, але вимоги щодо права власності на майбутню кінну залізницю та встановлення диференційованих тарифів за проїзд вважали за серйозну перешкоду на шляху укладання контракту. Проект другого конкурсанта взагалі було визнано непрактичним. Щодо пропозиції будівельників Одеської кінної залізниці П.-К. Бонне та Е. Отле, то єдиним її недоліком комісія вважала надто довгий термін концесії².

¹ Успенский Л. Записки старого петербуржца (глава «Конка»). Л.: Лениздат, 1970.

² Вітченко В.І., Іващенко В.Ю. Харківський електротранспорт: конка, трамвай, троллейбус (До 100-річчя Харківського трамваю). Х., 2006. 98 с.

31 травня 1882 року міською управою було укладено контракт із французькими громадянами Бонне та Отле про влаштування ними протягом 17,5 верст кінно-залізниці для пасажирського та товарного руху. Плата за проїзд була визначена у розмірі 5 копійок з пасажира протягом усього шляху з додатковою платою в 2 копійки у разі пересадки на іншу лінію. Певні пільги на проїзд у кінці мали студенти: спеціальні студентські квитки, розраховані на 100 поїздок, коштували 3 рублі 50 копійок. Існувала також практика безкоштовних квитків, зокрема, для службовців Міської управи та Міської електричної станції, але їхня кількість була незначною. Так, у 1905 році було видано 14 таких квитків¹.

Контракт із Бонне та Отле виявився для міста дуже невдалим. Місто фактично потрапило у кабалу до підприємців. Влаштувати побічні або поперечні лінії або передати право на їх влаштування іншим особам місто не могло, оскільки виключне право на влаштування та експлуатацію конки за всіма найголовнішими напрямками належало підприємцям. Останні ж обмежилися лише проведенням двох головних ліній (від вокзалу до Кінного базару та від Ветеринарного інституту на Сумській вулиці до Москалівки) та невеликої додаткової (Старо-Московська). Пересадковий вузол знаходився на Павлівській площі².

Хронологія будівництва ліній конки така:

12.09.1882 (24.09.1882 за новим стилем) – відкрито першу ділянку першої лінії від кута вулиць Олександрівської (Червоноармійської) та Катеринославської (Полтавський Шлях) по Катеринославській через Лопанський міст та Торгову (Рози Люксембург) площу до будівлі біржі Рози Люксембург та Конституції).

¹ Вітченко В.І., Іващенко В.Ю. Харківський електротранспорт: конка, трамвай, тролейбус (До 100-річчя Харківського трамваю). Х., 2006 С. 65.

² Багалеї Д. И., Миллер Д. П. История города Харькова за 250 лет его существования (1655 – 1905): истор. монография: в 2 т.: Т. 2Репринт. изд. Х., 1993. С. 603.

10.01.1883 – лінію продовжено по Миколаївській (Конституції) площі, Московській та Старо-Московській вулицях (Московський проспект) до реального училища (тепер – навчальний корпус ХНТУСГу по Московському проспекту, 45).

07.1883 – збудовано коротку ділянку по Олександрівській (Червоноармійській) вулиці від Катеринославської (Полтавський Шлях) до Привокзальної площі.

18.08.1883 – відкрита ділянка від реального училища по Старо-Московській та Кінній (Богдана Хмельницького) вулицях до Кінного ринку.

24.08.1884 – відкрита гілка Старо-Московською вулицею прямо від Кінної (Богдана Хмельницького) до кута Кінної площі.

05.1885 – відкрито другу лінію кінної залізниці. Вона пройшла від Ветеринарного інституту (район нинішньої площі Свободи) по Сумській, через Миколаївську (Конституції) та Торгову (Рози Люксембург) площі, по Торговому провулку (нині забудований) через Циганський міст (тепер на цьому місці підвісний пішохідний місток навпроти вулиці Жовтневої) і по Великій Москалівській вулиці (Жовтневої Революції) до кута Заїковської (1-ої Кінної армії).

1896 – побудована ділянка по Великій Москалівській від Заїковської до Основ'янського мосту¹.

Слід також додати, що підприємці виконали пункт договору щодо Лопанського мосту – у 1887-1888 роках ними було збудовано залізний міст на кам'яних засадах на місці старого дерев'яного Лопанського мосту. Вартість будівництва становила приблизно 160 тисяч рублів² – досить солідну на ті часи суму.

¹ Багалея Д. И., Миллер Д. П. История города Харькова за 250 лет его существования (1655 – 1905): истор. монография: в 2 т.: Т. 2. Репринт. изд. X., 1993. С. 598.

² Веклич В. Ф., Збарский Л. В. Проблемы и перспективы развития трамвайного транспорта в Украинской ССР. К.: Общество «Знание» УССР, 1980.

Депо конки розміщувалися на Кінній площі, Москалівці та біля вокзалу залізниці. Це були звичайні сараї для відстою вагонів, стайні та склади фуражу. Тут ремонтували рухомий склад, кували коней, лагодили упряж. Найбільшим було депо на Кінній площі, яке знаходилося за Кінним базаром у районі нинішньої автостанції № 3. Там же знаходилася і будівля управління Кінною залізницею, яка збереглася до наших днів. Конку обслуговувало близько 300 осіб – кучери з підручними, кондуктори, прибиральники доріг, столяри, маляри та контролери¹.

Рухомий склад складався з невеликих вагонів, розрахованих на 20-25 осіб. Спочатку таких вагонів налічувалося 36, але за двадцять років їх кількість зросла втричі. У 1906 році конка мала у своєму розпорядженні 60 відкритих та 38 закритих (зимових) вагонів, рух яких забезпечували понад 650 коней. Вагонам дозволялося пересуватися зі швидкістю 8-10 верст на годину, причому кучер був зобов'язаний попереджати про наближення вагона рижком, особливо на перехрестях і в людних місцях. Але, як правило, швидкість вагона не перевищувала 6 верст на годину, і дістатися від вокзалу до Кінної площі влітку можна було за 40-45 хвилин, взимку – за годину-півтори.

Згідно з «Обов'язковим указом про утримання кінної залізниці в м. Харкові», опублікованому в 1893 році, «прийом і випуск» пасажирів повинен був проводитися на всьому шляху проходження вагонів², але незабаром він був обмежений спеціально визначеними Міською управою місцями. Згодом на кінцевих та деяких проміжних зупинках було обладнано криті павільйони, обладнані годинниками та розкладом руху вагонів.

Конка працювала в середньому 14-15 годин на добу: з 7 години ранку до 11 години вечора влітку і до 10 години вечора – взимку. Обмежень на проїзд практично не було – у вагон не допускалися «нетверезі люди, арештанти та

¹ Харьков транспортный. URL: <https://gortransport.kharkov.ua/tram/konka/>

² Обязательный указ про содержание конной железной дороги в г. Харькове. *Харьков транспортный*. URL: <https://gortransport.kharkov.ua/tram/konka/>

особи, які внаслідок неохайності одягу або запаху можуть бути неприємні пасажирам, наприклад, сажотруси, малярі та ін.»¹.

Дідусь Юрія Андрійовича Гурового, голови Харківського міськвиконкому у 1969-1976 рр., Почесного громадянина м. Харкова – Путейка Андрій Андрійович, працював кондуктором Харківського кінного трамваю в 1910-1914 рр. У своїх спогадах про роботу на конці дідусь розповідав онукові: «Робота на конці кондуктором була дуже престижною і високо оплачувалася, всі, хто працював на вагоні, були одягнені у форму, яка поважалася пасажирами. Пасажири входили через задні двері та виходили через передню. По дорозі руху конки, де були підйоми, були пристяжні коні»².

У 1882-83 рр. конкою було перевезено 2169921 пасажирів, а в 1883-84 рр. – 3006236. Збір із квитків у 1882-83 рр. дав 108,5 тис. рублів, а 1883-84 рр. – вже 150 тисяч³. Підприємство виявилось безсумнівно вигідним для його власників і були всі підстави розраховувати на його розширення, але господарі конки віддали перевагу вірному прибутку невірному ризику. Вони так і не скористалися своїм правом експлуатації кінно-залізного руху по всіх головних вулицях, а двох ліній, що перетинали місто, не вистачало для нормального транспортного забезпечення населення.

Вже до кінця XIX століття конка перестала задовольняти потреби Харкова у міському транспорті. Вагони рухалися перевантаженими, пасажири часто висіли на підніжках. У 1899 році Міська управа видала постанову, яка обмежувала кількість пасажирів: на кожній лаві не більше 4, на майданчику – не більше 5, їзда на підніжках була заборонена. Тим не менш, цієї постанови дотримувалися надалі далеко не завжди. Пізніше один із гласних Харківської міської думи О.П. Шимков спостерігав, як переповнений пасажирами вагон

¹ Там само.

² Івченко А. Ф. История Харьковского конного трамвая. К 125-летию Харьковской конки. Х., 2007.

³ Вітченко В.І., Івашенко В.Ю. Харківський електротранспорт: конка, трамвай, тролейбус (До 100-річчя Харківського трамваю) Х., 2006. 98 с.

конки скочувався по Миколаївській площі під гору, тягнувши при цьому коней, які мали його везти вгору¹.

Не витримуючи таких навантажень, коні хворіли та швидко гинули. Представники Товариства захисту тварин та Міської ветеринарної клініки регулярно оглядали коней Харківської кінної залізниці. За результатами огляду, здійсненого 2 квітня 1905 року, із 460 коней хворими та непридатними було визнано 48, тобто 10% від загальної кількості, слабкими та потребуючими відпочинку – 40, тобто близько 9%².

Ситуація, що склалася, не задовольняла харків'ян і на початку ХХ століття вони справедливо скаржилися на те, що завдяки контракту з концесіонерами місто позбавлене зручного та дешевого транспорту. До того ж, на початку 1900-х років у багатьох містах Європи, а потім і Росії, з'явилися електричні трамваї.

Кінець кінній залізниці поклала революція 1917 року і громадянська війна. Протягом 1917-1919 років влада в місті змінювалася кілька разів, проте конка продовжувала функціонувати, хоча з перервами в роботі. Вагони конки прослужили у Харкові до кінця 1920-х років. Через брак рухомого складу вони використовувалися як причіпні до вагонів електричного трамвая. Влітку з них знімали бічні та торцеві стіни, і виходив досить місткий та зручний салон дачного типу з двома поздовжніми сидіннями. З перешивкою наприкінці 20-х років всіх трамвайних ліній на широку колію вузькоколійні вагони колишньої конки було списано³.

¹ Харьков транспортный. URL: <https://gortransport.kharkov.ua/tram/konka/>

² Багалеї Д. И., Миллер Д. П. История города Харькова за 250 лет его существования (1655 – 1905): истор. монография: в 2 т.: Т. 2Репринт. изд. X., 1993. С. 560.

³ Харьков транспортный. URL: <https://gortransport.kharkov.ua/tram/konka/>

2.3. Електричний трамвай

Російські вчені та винахідники Б.С. Якобі, В.Н. Чиколев, Д.А. Лачинов і П.Н. Яблочков ще в 1838 р. розробили основні теоретичні питання, пов'язані з діяльністю електричного транспорту. А перший винахідник-практик – російський вчений Федір Аполлонович Піроцький ще в 1876 році на ділянці залізниці між Білоостровом і Сестрорецьком протестував принцип передачі електроенергії рейками. У 1880 року було проведено досліди, необхідні для початку широкого застосування електроруку у міському транспорті. 22 серпня (3 вересня) 1880 р. Піроцький зумів «сунути» (як висловлювалися тоді в газетах) на електричній тязі справжній вагон конки з імперіалом. Живлення забезпечувала розташована поруч мініатюрна електростанція. Випробування та одночасно демонстрація цього першого у світі повнорозмірного трамваю тривали весь вересень, однак це залишилося на рівні експерименту. Перший постійний комерційний маршрут електричного трамвая відкрила фірма Вернера фон Сіменса під Берліном, використовуючи спочатку конструкцію Піроцького. Трамвайні вагони в Російську імперію надходили головним чином із Бельгії, Німеччини, Австро-Угорщини (Праги), а також будувалися на вітчизняних заводах – у Ризі, Коломні, Миколаєві, Митищах¹. До 1914 р. трамвай за обсягом перевезень став основним видом міського транспорту в Харкові, повністю витіснивши кінну залізницю. Максимум відзначений у 1916 р.: у Харкові – 35 млн. пасажирів².

Період найшвидшого поширення трамваю продовжувався з початку ХХ століття і до II світової війни. У Харкові створювалися нові трамвайні системи, а існуючі постійно розширювалися: трамвай фактично став головним видом міського транспорту. Кінний транспорт практично зник з вулиць, автобуси перебували на початковій стадії розвитку, а автомобілі ще не встигли перетворитися з розкоші на річ загального користування.

¹ Симонов Н. С. Развитие электроэнергетики Российской империи: предыстория ГОЭЛРО. М., 2016. С. 60-77.

² Статистические данные Харьковской городской управы за 1919 год.

У 1917 трамвай у Харкові працював нестабільно – через військові дії, страйки, перебої з подачею електрики; були випадки закриття руху на кілька днів поспіль.

У період Громадянської війни та у період військового комунізму трамвай переживав важкі часи. Трамвайне господарство міста зазнавало збитків під час військових дій. Для солдатів, робітників і службовців радянською владою було запроваджено безкоштовний проїзд по картках, через що трамвайні господарства втратили джерела фінансування, а отже, можливість утримувати у себе фахівців, проводити ремонти та обслуговування вагонів та колій¹. Трамвайне сполучення повсюдно занепало.

З 1921 року розпочався період відновлення трамвайного руху. Була скасована практика безкоштовного проїзду в трамваї, введена в період військового комунізму, що допомогло покращити умови праці на трамваї, знову залучити фахівців і виконати ремонт багатьох занедбаних раніше вагонів.

У грудні 1922 року у Москві була скликана Всеросійська трамвайна конференція, головною темою якої стало відновлення трамвайного руху у містах². З моменту запровадження концесій у Радянській Росії і до початку Другої світової війни в трамвайні підприємства СРСР було інвестовано 260 млн руб. концесійного капіталу, що становить 75% від усіх капіталовкладень у цю галузь³.

З 1927 по 1929 роки у столиці України Харкові було проведено велику роботу з перешивки 70-кілометрової мережі з метрової колії на широку. Це рішення дозволило використовувати у виробництві та ремонті рухомого складу деталі та вузли для залізниці, що випускалися великими партіями, що сильно здешевило роботу трамвая. У 1929 році місто нарешті отримало

¹ Справочник "Современное хозяйство г. Харькова", 1913.

² Всероссийская трамвайная конференция 1922 года. URL: www.el-history.ru/node/384

³ Концессии в жилищном строительстве, коммунальном и транспортном хозяйстве России и СССР: документы и материалы. Волгоград: Волгоградское Научное изд-во, 2006. С. 151.

досвідчену партію тих самих, задуманих конференцією 1922 року, «стандартних трамвайних вагонів». Моторні вагони цього типу отримали позначення серії «Х» («харківські») і стали вироблятися в масових кількостях у варіантах із кузовом шириною 2,2 м, 2,4 м та 2,6 м і поставлятися до міст СРСР. Придатні для «Х» стандартні причіпні вагони одержали позначення «М» («митищинські»). Однак короткий варіант для малих міст так і не пішов у серію, а багато нововведень, як, скажімо, автоматичні двері або непряма система управління, так і не були втілені в життя. На жаль, новий «стандартний трамвайний вагон» виявився на момент початку випуску морально застарілим¹.

Третій Всесоюзний трамвайно-автобусний з'їзд, проведений у Москві 1930 року, рекомендував досвід Харкова до повсюдного впровадження, а виробництво вузькоколійного рухомого складу СРСР було згорнуто².

Важливим для розвитку трамвайного сполучення у Харкові стало також те, що президенти трамвайних компаній США провели в 1929 р. конференцію, на якій було прийнято рішення про розробку серії уніфікованих, значно вдосконалених вагонів, що отримали найменування РСС. Ці вагони, що вперше були прийняті в експлуатацію у 1934 році, встановили нову планку в технічному оснащенні, зручності та зовнішньому вигляді трамвая, вплинули на всю історію розвитку трамвая на довгі роки вперед. Власне тоді і з'явився трамвай, який на довгі роки – особливо в СРСР, у тому числі в Харкові – став класичним.

¹ Веклич В. Ф., Збарский Л. В. Проблемы и перспективы развития трамвайного транспорта в Украинской ССР. К.: Общество «Знание» УССР, 1980.

² Там само.

2.4. Розвиток автомобільного громадського транспорту та автобусний рух

Аналізуючи матеріали преси, перші проекти автомобільних пасажирських перевезень у Харкові добре розглядають А. Домановський, Н. Олешко¹.

Першу згадку про пропозицію організувати регулярні пасажирські перевезення в місті автомобільним транспортом можна знайти в замітці «Автомобілі в Харкові», опублікованій на початку лютого 1901 р. в газеті «Южный край»². Його автор повідомляє про пропозицію харківського міського голови неназваній петербурзькій компанії «про облаштування на деяких вулицях міста рухомих автомобілів» з метою організації пасажирських перевезень. Проблему мали винести на розгляд міської думи. «Рух машин по таких вулицях, як Катеринославська, Московська, Сумська, цілком можливий, і ці машини, безсумнівно, складатимуть велику конкуренцію нашій конці, рух якої, схоже, не в змозі організувати жодні людські сили». Це сказано в замітці.

Як бачимо, доцільність організації автомобільного пасажирського транспорту в Харкові автор аргументує складністю впорядкування роботи конки і можливістю створити їй гідну конкуренцію.

Ще одна згадка про ідею створення автомобільного пасажирського транспорту в Харкові та передмістях датується березнем 1903 р. Про це йдеться в замітці в «Южном крае», в якій повідомляється про клопотання, подане до міської ради торговцями Д. Бермана та А. Шефтела «надати їм виключне право на керування автомобілями та перевезення пасажирів у межах міста та за його межами і стягувати з них плату за це право»³. У наступній публікації роз'яснюються умови, на яких підприємці хотіли укласти договір з

¹ Домановський А., Олешко Н. Автомобільний громадський транспорт у Харкові на початку ХХ ст.: проекти та перші спроби реалізації (за матеріалами місцевої преси). *Вісник Харківського національного університету імені В. Н. Каразіна*, 2020. Серія «Історія України. Українознавство: історичні та філософські науки», Вип. 30. С. 108-137.

² Автомобілі в Харькове. *Южный Край*. 1901. 1 (14 февраля), четверг. № 6920. С. 3.

³ Просьба об эксплуатации автомобилей. *Южный Край*. 1903. 14 (27) марта, пятница. № 7672. С. 3.

містом: номінанти хотіли укласти концесію на 21 рік і маршрут екіпажу планувався від станції до Кінної площі і від Ветеринарного інституту до вулиці Московської. Екіпажі мали бути шестимісними. Щодо необхідного терміну концесії, член правління зазначив, що навряд чи у міської ради буде такий тривалий період, протягом якого можна буде доопрацювати автомобілі, в результаті чого можна буде змінити умови договору. Під час чергового обговорення умов 1903 року справа далі не просунулася.

У грудні 1906 р. в «Южном крае» був опублікований текст заяви, поданої до міської ради харківським підприємцем, депутатом Харківської міської думи Костянтином Шиманським¹. У заяві, зокрема, йшлося про можливість організації руху легкових автомобілів центральними вулицями міста паралельно конці, що, за словами заявника, «повністю зупинило б рух пасажирів на конці». На тому місці, де рухалася конка, пропонувалося пустити десять вагонів-автомобілів (слово «автобус» ще не вживається), які рухалися швидше за конкурентів і, до того ж, не відштовхували б пасажирів неприємним виглядом «зіпсованих і покалічених тварин». Один автомобіль міг перевозити відразу 34 пасажири, а його ціна становила 12 000 карбованців.

На засіданні Харківської міської думи² 7 березня 1907 р. К. Шиманський просив дозволити йому забезпечувати пасажирські перевезення в Харкові автомобільним транспортом, щоб чинити тиск на бельгійське Товариство³. Так, Г. Шиманський спочатку висловив свої початкові погляди на необхідність «репресивних заходів» проти бельгійського Товариства, після чого А. Кричевський висловився за те, щоб британська компанія могла допустити 10 і більше легкових вагонів на маршрути в Харкові на термін 12 років за умови сплати місту 4% від чистого прибутку. Вартість проїзду повинна бути встановлена одночасно на 10 і 5 коп. Після завершення концесії місто мало отримати у власність усі автомобілі та будівлі зі знижкою 50% від ціни.

¹ Трамвайный вопрос. *Южный Край*. 1906. 1 (14) декабря, пятница. № 8953. С. 4.

² Городская дума. Заседание 7 марта. *Южный Край*. 1907. 9 (22) марта. № 9033. С. 4-5.

³ Заседание городской думы. *Утро*. 1907. 9 марта, пятница. № 89. С. 3.

Це не можна було належним чином розглянути, оскільки Дума вкотре заглибилася в дискусію щодо трамваїв та умов угоди з бельгійцями¹, яка затягнулася через перенесення питання на майбутні засідання, тактику прокрастинації з боку бельгійців та непослідовність позиції членів міської ради.

Тим часом у 1907–1908 роках у Харкові були започатковані, розглянуті та навіть реалізовані інші проєкти автомобільного пасажирського транспорту. Першими про це повідомили газети «Южный край» і «Утро» у серпні 1907 р. У замітках «Цікава заява»² і «Автомобільний рух»³ була опублікована заява товариства кількох неназваних осіб до міського управління щодо організації пасажирського автомобільного транспорту у Харкові. Передбачалося, що «машини-омнібуси» (термін «автобус» досі не використовували) курсуватимуть у тих частинах міста, де будівництво колій для руху конки чи електротрамваїв наразі і протягом десяти років не планувалося.

Зважаючи на це, компанія подала заявку на отримання дозволу на здійснення пасажирських перевезень терміном на 10 років, а зі свого боку пообіцяла щотижня виплачувати місту 5% свого прибутку. «Якість тротуару особливого значення не має», – йдеться у замітці.

Друга інформація, імовірно, пов'язана з попередньою, з'явилася в «Южном крае» в квітні 1908 р.⁴ Це був запит до міської ради, поданий домовласником К. Скрижеєвим з групою людей, які хотіли заснувати в Харкові компанію для автомобільних перевезень людей і вантажів. Заявник прагнув з'ясувати умови, за яких компанія повинна сплачувати податки місту, а також цікавився, чи можна буде застосовувати правила компанії, які набрали чинності 1 вересня 1904 року. Важливим питанням для нього було: дізнатися можливі розміри автомобілів: «могут ли быть размеры автомобилей в ширину

¹ Заседание городской думы. *Южный Край*. 1907. 8 (21) марта, четверг. № 9032. С. 5.

² Интересное заявление. *Южный Край*. 1907. 11 (24) августа, суббота. № 9157. С. 4.

³ Автомобильное движение. *Утро*. 1907. 11 августа, суббота. № 211. С. 3.

⁴ Автомобильное движение в г. Харькове. *Южный Край*. 1908. 8 (21) апреля, вторник. № 9355. С. 4.

2 арш. 10 верш. 8 и в длину до 6 арш. 7 вер. 9 , грузовые, и для подъема до 300 пудов 10 нетто, или она найдет возможным допустить вагоны больше означенных размеров»¹.

Проте був ініційований для практичної реалізації інший проєкт, поданий власниками котеджної місцевості Помірки біля заміського гаю Олексієм Петровичем Акименком та Іваном Васильовичем Семененком. Уперше про це «Южный край» повідомив у січні 1908 р.², заявивши, що ініціатори вже замовили в Берліні два великих вагони з так званими імператорськими сидіннями на даху автомобіля на 25 пасажирів. Ціна обох вагонів, пристосованих для приміського транспорту, становила близько 15 тис. руб., а вартість проїзду мала становити в один кінець 20 коп. для дачників Помірок і 30 коп. з усіх інших. Початок руху автомобілів, які мали замінити омнібуси та лінійки, планували на четвертий день Великодня, який у 1908 році припадав на 26 квітня. Машини фактично почали рухатися приміським маршрутом на Помірки, про що свідчить повідомлення про відкриття у цій місцевості театру, до якого доставляли населення переважно автомобілі громадського транспорту – омнібуси³. Відгуки про новий вид пасажирського транспорту були незадовільними. По-перше, видання висловило невдоволення тим, що, незважаючи на збереження тарифу для дачників (20 коп.) для інших пасажирів, він значно зріс – на 10 коп.⁴ По-друге, як зазначено у публікації «Горе-автомобілі»⁵, пасажири скаржилися на «неймовірний шок», викликаний незадовільним станом дороги та «автобусів» (тут так у лапках почали називати цей транспортний засіб), які, за словами на думку репортера, були «швидко адаптовані від вантажних до пасажирських».

¹ Автомобильное движение в г. Харькове. *Южный Край*. 1908. 8 (21) апреля, вторник. № 9355. С. 4.

² Автомобильное сообщение. *Южный Край*. 1908. 17 (30) января, четверг. № 9287. С. 6.

³ Открытие нового дачного театра в роше «Померки»: рекламное объявление. *Утро*. 1908. 29 июня, воскресенье. № 477. С. 2.

⁴ Харьков «прогрессирует». *Южный Край*. 1908. 24 июня (7 июля), вторник. № 9418. С. 4.

⁵ Горе-автомобили. *Южный Край*. 1908. 19 августа (1 сентября), вторник. № 9464. С. 4.

Перший, здебільшого негативний досвід із налагодженням регулярних автомобільних пасажирських перевезень у Харкові влітку 1908 р., звісно, також вплинув на громадську думку щодо автомобільного транспорту.

Вперше після тривалої перерви 18 жовтня 1908 року була публічно висловлена ідея про необхідність відновлення ідеї використання автомобільного пасажирського транспорту як засобу боротьби з бельгійською конкою. Ф. фон-Дітмар під час засідання комісії в електротехнічному відділі Імператорського технічного товариства зазначив, що це питання мають розглянути інженери. Він і раніше пропонував муніципалітету ініціювати такий огляд, але ті чомусь не дослухалися до цієї пропозиції. Після наради було вирішено підготувати доповіді з економічних і технічних питань договору з бельгійцями і представити їх на наступній нараді, яка мала відбутися 22 жовтня 1908 р.¹

Практично водночас питання організації автомобільного пасажирського транспорту вирішували й представники громадськості, які ініціювали проведення загальноміського зібрання «будинків і мешканців» Харкова та першими у списку ініціаторів визначили Д. Височина як затятого противника угоди з бельгійцями. Збори, з дозволу губернатора, відбулися 20 жовтня 1908 р.² Очолював їх. Ф. фон Дітмар, який згадав у своєму вступному слові про «устройство автомобильного движения в целях понижения вырочки бельгийцев, а следовательно, и понижения цены выкупа», однак характеризує цей захід як «средство героическое и мало надежное»³. Під час виступів і обговорення думки щодо неефективності автомобільних пасажирських перевезень як засобу боротьби проти власників конки виступив також І. Семененко. За його словами, автомобільні пасажиро-перевезення – це «картонный меч, которым делается угроза бельгийцам, и они ответят на нее

¹ Трамвайный вопрос. *Южный Край*. 1908. 22 октября (4 ноября), среда. № 9518. С. 5.

² Собрание по трамвайному вопросу. *Южный Край*. 1908. 21 октября (3 ноября), вторник. № 9517. С. 4.

³ Собрание по трамвайному вопросу. *Южный Край*. 1908. 22 октября (4 ноября), среда. № 9518. С. 4.

только улыбкой»¹. Доповідач гаряче заперечував рентабельність руху автобусів, не погоджуючись зі зробленими у брошурі «Бельгийские кандалы» розрахунками.

«Завершив обговорення доцільності організації автомобільних перевезень К. Зворикін, навівши низку переконливих аргументів на їхню користь. Зокрема, за його словами, облаштування однієї версти трамвайних рейок коштувало б місту 80 тис. крб., тоді як найкраща бруківка на бетонній основі – лише 45 тис. крб. Також проїжджа частина, споруджена для автобусів, буде використовуватись й усіма іншими учасниками дорожнього руху. «Кроме того, линии автомобильного движения можно открыть в каждый момент в любом направлении, тогда как рельсовый путь остается всегда на одном месте», – слушно наголошував доповідач². Нарешті, К. Зворикін завбачливо зауважував, що найближчими роками в автомобільній сфері очікується рідкісний прогрес, завдяки якому, цілком можливо, автомобільні пасажироперевезення зможуть повністю витіснити трамваї. Про переваги автомобільного руху, з яким він мав змогу ознайомитись за кордоном, висловився також М. Фабрикант, запропонувавши обрати комісію для укладання кошторису організації автомобільних перевезень. У підсумку зі 150 присутніх проти укладання нового договору з бельгійським Товариством на наступні 40 років проголосували 148 осіб»³.

Офіційно перший регулярний автобусний маршрут у Харкові було відкрито 6 червня 1910 року. Автобусне сполучення було організовано голосним міської думи, за сумісництвом – відомим харківським автомобільним ентузіастом та промисловцем К. Шиманським.

¹ Частное совещание по трамвайному вопросу. *Утро*. 1908. 22 октября, среда. № 572. С. 4 .

² К трамвайному вопросу. *Утро*. 1908. 23 октября, четверг. № 573. С. 5.

³ Домановський А., Олешко Н. Автомобільний громадський транспорт у Харкові на початку ХХ ст.: проекти та перші спроби реалізації (за матеріалами місцевої преси). *Вісник Харківського національного університету імені В. Н. Каразіна*, 2020. Серія «Історія України. Українознавство: історичні та філософські науки», Вип. 30. С. 115.

Організована ним автобусна компанія складалася спочатку з чотирьох, а потім і шести автобусів досить відомої в ті роки фірми Gaggenau. Це був один із провідних виробників автобусів у Німеччині, чия продукція поставлялася до багатьох європейських країн, у тому числі й до Російської імперії¹.

Маршрут пролягав від вокзалу до площі і далі прямував Сумською до вулиці Ветеринарної (нині Свободи). Згідно з замітками у газеті «Южный край», до драматичного театру автобус доїжджав за 15 хвилин, таким чином, трикілометровий маршрут долався із середньою швидкістю 12 км/год, що дуже непогано. Вартість проїзду становила 5 копійок та 4 копійки в імперіалі – тобто на спеціально обладнаних лавках на даху автобуса².

За один день автобус давав 35-40 рублів виторгу. 3 серпня 1910-го року у Харкові працювало від 4 до 6 автобусів Шиманського.

Харків'яни дуже прихильно сприйняли автобус. Від вокзалу до Ветеринарної він проїжджав удвічі швидше, ніж конка, в тому числі завдяки тому, що не потрібно було витратити час на пересадку на Павлівській площі.

Історія харківських автобусів обривається у 1911 році, можливо, цьому посприяв інтенсивний розвиток харківського трамвая чи втрата інтересу до бізнесу з боку Шаманського. У жовтні 1910 року він подав міському голові заяву про те, що він «шкодує, що його підприємство не було підтримане місцевими капіталістами, внаслідок чого він не в змозі конкурувати з акціонерним Товариством». Справа в тому, що вже восени 1910-го до організації автобусного руху в Харкові хотіло прикласти руки яесь «велике закордонне акціонерне товариство» у вигляді концесії (виняткового права). Шиманський повинен був поступитися і був згоден, але тільки якщо йому відшкодують вартість чотирьох автобусів. Проте, зважаючи на все,

¹ Боженко А. Статя на рельсы: как зарождался общественный транспорт Харькова. URL: <https://www.prostranstvo.media/staty-na-rejky-iak-zarodzhuvavsia-hromadskiyj-transport-kharkova/>

² Багалея Д. И., Миллер Д. П. История города Харькова за 250 лет его существования (1655 – 1905): истор. монография: в 2 т.: Т. 2. Репринт. изд. X., 1993. С. 370.

«Закордонне акціонерне Товариство» зі своєю концесією так у місто і не зайшло. А в путівнику 1914 року згадок про автобус вже не знайти.

Регулярне автобусне сполучення, через роки воїн та революцій повернулося до Харкова лише у 1925 році¹.

Тоді з метою вирішення назрілих транспортних проблем столиці України, з якими не справлялися трамваї, було прийнято рішення закупити деякі зразки автобусної техніки за кордоном.

Так, у Харкові з'явилися автобуси Leyland, Fiat, Six Wheel Co.

Автобуси ходили спочатку шістьма маршрутами, потім їх кількість швидко почала зростати.

1929 року до міста прийшла партія німецьких автобусів великої місткості Buessing-Nag D2-3. Вони становили основу автомобільного парку Харкова, перебуваючи на маршрутах до середини 1930-х років. На 1931-32 роки всього автобусний парк міста налічує близько 50 машин різних марок, які працювали на шести міських маршрутах².

Поступово імпортовані машини другої половини 1920-х років виробили свій ресурс, і на зміну їм прийшли автобуси радянського виробництва: ЗІС-8, ЗІС 16, ГАЗ-0330. У Харкові довоєнних років саме остання модель автобуса була найпоширенішою, обслуговуючи близько половини маршрутів³.

З початком бойових дій 1941 року автобусний парк було мобілізовано, і регулярний автобусний рух на вулицях припинився майже на п'ять років. Німці під час окупації відновили певну подобу трамвайного руху, але автобуси не запускали.

¹ Домановський А. , Олешко Н. Автомобільний громадський транспорт у Харкові на початку ХХ ст.: проекти та перші спроби реалізації (за матеріалами місцевої преси). *Вісник Харківського національного університету імені В. Н. Каразіна*, 2020. Серія «Історія України. Українознавство: історичні та філософські науки», Вип. 30. С. 137.

² История развития средств связи на Харьковщине. Т.2. Почта. Х., 2003.

³ Стаття по истории подвижного состава. URL: <https://khar-troll.at.ua/blog/1-0-1>

2.5. Тролейбусна лінія

Перші троллейбуси (10 ЯТБ-4) з'явилися в Харкові у березні 1939 р.

Абревіатура «ЯТБ» означає «ярославський троллейбус»¹.

На троллейбусі цієї моделі було встановлено новий тяговий електродвигун ДК-201Б потужністю 100 к. с., змінено схему електрообладнання, застосовано новий редуктор. У конструкції троллейбуса з'явилися радіально-упорні шарикопідшипники. Габарити кузова та пасажиромісткість залишилися незмінною, як на ЯТБ-1 та ЯТБ-2 вона становила 60 осіб².

Десяти отриманим троллейбусам було присвоєно паркові номери 50-59. Чому нумерація перших троллейбусних машин у місті не розпочалася з №1, як це було в інших містах Радянського Союзу – невідомо³.

Надійшовши до Харкова, нові машини розташувалися у Комінтернівському трамвайному парку, оскільки спеціального троллейбусного депо у Харкові не було. Пізніше було збудовано тимчасове троллейбусне депо на вулиці Карла Лібкнехта (Сумська) на місці нинішнього Дзеркального струменя. Туди і перевезли ЯТБ-4.

Тролейбусний рух у Харкові було заплановано відкрити до свята 1 травня, але до цієї дати підготувати пуск троллейбуса не встигли. Обкатка нових машин на лінії без пасажирів була проведена 3-4 травня.

5 травня 1939 р. в урочистій обстановці було відкрито першу лінію харківського троллейбуса. Першими водіями троллейбусів стали харків'яни – колишні водії Комінтернівського та Ленінського трамвайних парків, які попередньо пройшли перепідготовку в Києві⁴.

Довжина першої лінії становила 6,6 км. Вона пройшла таким маршрутом: Будинок Червоної Армії (Університетська гірка) – вул.

¹ Розалиев В.В. История трамвая и троллейбуса Ярославля. М, Издательский центр РГГУ, 2002. С. 22.

² Статті по истории подвижного состава. URL: <https://khar-troll.at.ua/blog/1-0-1>

³ Харьков транспортный. URL: <https://gortransport.kharkov.ua>

⁴ Тролейбус вийшов на лінію. Харківському троллейбусу – 30 років. *Вечірній Харків*, 1969.

Університетська – Спартаківський провулок – площа Тевелева (площа Конституції) – вул. Карла Лібкнехта (вул. Сумська) – ЦПКіВ ім. Горького (назад так само).

До жовтня 1939 р. були побудовані односторонні тролейбусні лінії по спуску Халтуріна і по площах Тевелева (Конституції), Рози Люксембург (площі Павлівської) та Пролетарської (Святодухівської) від Спартаківського провулка до спуску Халтуріна, а також двостороння лінія по Купецькому мосту, площі Карла до Привокзальної площі, у зв'язку з чим 7 листопада 1939 р. було відкрито тролейбусний маршрут № 2 Міськпарк – Південний вокзал.

Восени 1939 року, перед відкриттям тролейбусної лінії до Південного Вокзалу, до Харкова прийшли ще 8 тролейбусів ЯТБ-4, які отримали номери від №58 до №67. І ще одну партію з 9 тролейбусів (№68 – №76) місто отримало в першій половині 1940 року. Загалом у довоєнному тролейбусному парку Харкова налічувалося 27 машин моделі ЯТБ-4¹.

У жовтні 1941 р. тролейбусний рух у Харкові було припинено у зв'язку з окупацією міста німецькими військами.

¹ Симонов Н. С. Развитие электроэнергетики Российской империи: предыстория. *ГОЭЛРО*. М., 2016. С. 60-77.

ВИСНОВКИ

Отже, з 1900 року відбувається активний розвиток автомобілебудування. Автомобіль – продукт автоіндустрії – приніс із собою не лише більш високу швидкість пересування, а й незалежність, самостійність та самодостатність людини у вирішенні проблеми переміщення, принципово змінив інфраструктуру міського простору, наш побут та звички. Модельний ряд, що випускається з початку ХХ століття, дозволяє розмірковувати про моду та уподобання, про комфорт та соціальні відмінності. Знову, в Україні Харків став одним із центрів використання автомобілів.

Перша згадка про автомобіль у Харкові відноситься до 21 лютого 1897 року.

1907 року в Харкові було вже зареєстровано 800 автомобілів.

Місто Харків, яке у 1919-1934 році було столицею України, було на самому піку автомобільних тенденцій. По всьому місту велося масове будівництво споруд, доріг та шляхової інфраструктури. Автомобілів ставало дедалі більше. Вони були задіяні у різних сферах життя міста..

Саме у Харкові зібрали перші радянські Ford-A та Ford-AA.

7 листопада 1929 року, до чергових роковин революції, було створено Харківський автоскладальний завод (ХАСЗ), з якого офіційно розпочалася українська автопромисловість. Так вийшло, що цей завод дав старт і масовій автомобілізації в СРСР. Саме у Харкові зібрали перші радянські Ford-A та Ford-AA.

З 1932 по 1940 рік автомобілебудування сформувалося в сучасну галузь промисловості. Поряд із чотирма заводами, що випускали автомобілі, в країні почали діяти десятки підприємств-суміжників, які освоїли виробництво карбюраторів, шин, фар, акумуляторів, стартерів, склоочисників та інших виробів. Країна вже не ввозила автомобілі та не збирала їх із імпортованих деталей. Вона забезпечувала себе власними вантажівками та легковими автомобілями. Також виготовляли мотоцикли.

Особистий автомобіль для радянських громадян тривалий час залишався відвертою розкішшю. Радянські автомобілі призначалися насамперед для казенного використання радянськими чиновниками.

Щодо розвитку громадського транспорту, то першим прототипом громадського транспорту у м. Харків можна вважати приватних візників – кучерів гужового воза будь-якого типу (аналоги сучасних таксистів). Торгове візництво у міських поселеннях Російської імперії, у тому числі в Харкові, регулювалося міськими думами. Основна проблема користування приватними візниками була в тому, що їх можна було знайти тільки на центральних вулицях, що було незручно, та й плата для пасажирів була високою – 15-20 копійок за проїзд.

З 1880-х років почали реалізовувати різні проєкти кінної залізниці – громадського транспорту, у якому вагон по рейкових коліях тягла пара коней, керована кучером. Однак у Харкові було лише дві лінії, що перетинали місто, а цього не вистачало для нормального транспортного забезпечення населення – часто вагони рухалися перевантаженими, коні хворіли та швидко гинули.

Кінець кінній залізниці поклала революція 1917 року і громадянська війна.

З липня 1906 р. у Харкові було запущено електричний трамвай. До 1914 р. трамвай за обсягом перевезень став основним видом міського транспорту, повністю витіснивши кінну залізницю. Максимум відзначений у 1916 р.: у Харкові – 35 млн. пасажирів за рік. Переживши революцію та Першу світову війну, трамвай залишився важливим видом громадського транспорту і в 30-х рр. ХХ ст. В. 1934 р. з'явився той трамвай, який на довгі роки – особливо в СРСР, у тому числі в Харкові – став класичним.

Ще починаючи з 1901 р. можна знайти згадки про пропозиції організувати регулярні пасажирські перевезення в Харкові автомобільним транспортом, які надходили від місцевих жителів – домовласників, підприємців тощо. Все ж, тривалий час ці пропозиції не отримували реалізації, аж до 1907-1908 рр. Перший, здебільшого негативний досвід із налагодженням

регулярних автомобільних пасажирських перевезень у Харкові влітку 1908 р., вплинув на громадську думку щодо автомобільного транспорту.

Офіційно перший регулярний автобусний маршрут у Харкові було відкрито 6 червня 1910 року. Автобусне сполучення було організовано голосним міської думи, за сумісництвом – відомим харківським автомобільним ентузіастом та промисловцем К. Шиманським. Організована ним автобусна компанія складалася спочатку з чотирьох, а потім і шести автобусів досить відомої в ті роки фірми Gaggenau.

Історія цих автобусів обривається у 1911 році. Регулярне автобусне сполучення, через роки воїн та революцій повернулося до Харкова лише у 1925 році. Тоді з метою вирішення назрілих транспортних проблем столиці України, з якими не справлялися трамваї, було прийнято рішення закупити деякі зразки автобусної техніки за кордоном. Так, у Харкові з'явилися автобуси Leyland, Fiat, Six Wheel Co. 1929 року до міста прийшла партія німецьких автобусів великої місткості Buessing-Nag D2-3. Поступово імпорتنі машини виробили свій ресурс, і на зміну їм прийшли автобуси радянського виробництва. Автобус ГАЗ-0330 у Харкові довоєнних років був найпоширенішим, обслуговуючи близько половини маршрутів. З початком бойових дій 1941 року автобусний парк було мобілізовано, і регулярний автобусний рух на вулицях припинився майже на п'ять років.

У березні 1939 р. до Харкова прийшли перші троллейбуси (10 ЯТБ-4). 5 травня 1939 р. було відкрито першу лінію харківського троллейбуса, а восени – ще дві. У жовтні 1941 р. троллейбусний рух у Харкові припинено у зв'язку з окупацією міста німецькими військами.

Підсумовуючи усе сказане, можна стверджувати що у період до Другої світової війни громадський транспорт у м. Харків пройшов тривалу історію розвитку, ставши незамінним супутником повсякденного життя харків'ян. Те саме стосується і приватних автомобілів, які з небаченого дива перетворилися на важливий елемент повсякденного життя містян.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ І ЛІТЕРАТУРИ

Джерела:

1. Автомобили в Харькове. *Южный Край*. 1901. 1 (14 февраля), четверг. № 6920. С. 3.
2. Автомобильное движение в г. Харькове. *Южный Край*. 1908. 8 (21) апреля, вторник. № 9355. С. 4.
3. Автомобильное движение. *Утро*. 1907. 11 августа, суббота. № 211. С. 3.
4. Автомобильное сообщение. *Южный Край*. 1908. 17 (30) января, четверг. № 9287. С. 6.
5. Архив журнала «За рулем». URL: <https://www.zr.ru/archive/zr>
6. Билет извозчику в 1795 году. *Русская старина*. 1896. Т. 85. № 1. С. 122-124.
7. Всероссийская трамвайная конференция 1922 года. URL: www.el-history.ru/node/384
8. Горе-автомобили. *Южный Край*. 1908. 19 августа (1 сентября), вторник. № 9464. С. 4.
9. Городская дума. Заседание 7 марта. Южный Край. 1907. 9 (22) марта. № 9033. С. 4-5.
10. Заседание городской думы. *Утро*. 1907. 9 марта, пятница. № 89. С. 3.
11. Заседание городской думы. *Южный Край*. 1907. 8 (21) марта, четверг. № 9032. С. 5.
12. Заседание губернского по земским и городским делам присутствия. *Южный Край*. 1911. 20 апреля (3 мая), среда. № 10271. С. 3.
13. Интересное заявление. *Южный Край*. 1907. 11 (24) августа, суббота. № 9157. С. 4.
14. К автомобильному движению в Харькове. *Харьковские губернские ведомости*. 1908. 12 июня, четверг. № 130. С. 2-3.
15. К трамвайному вопросу. *Утро*. 1908. 12 сентября, пятница. № 538. С. 4.
16. К трамвайному вопросу. *Утро*. 1908. 23 октября, четверг. № 573. С. 5.

- 17.Каталог автомобилей «ALLCARINDEX». URL: <https://www.allcarindex.com/> (дата обращения 20.04.2020)
- 18.Концессии в жилищном строительстве, коммунальном и транспортном хозяйстве России и СССР: документы и материалы. Волгоград: Волгоградское Научное изд-во, 2006. С. 151.
- 19.Население планеты Земля (Статистика,1900 год) URL: <https://www.unian.net/world/10638798-the-atlantic-kolichestvo-lyudey-na-zemle-prekratit-rasti-cherez-80-let.html> (дата обращения 21.04.2020)
- 20.Обязательный указ про содержание конной железной дороги в г. Харькове. *Харьков транспортный*. URL: <https://gortransport.kharkov.ua/tram/konka/>
- 21.Осинский Н. «Американский автомобиль или российская телега». *"Правда" и "Беднота"*. М., 1927. С. 5-71.
- 22.Открытие нового дачного театра в роще «Померки»: рекламное объявление. *Утро*. 1908. 29 июня, воскресенье. № 477. С. 2.
- 23.Последние извозчики Москвы. *Вечерняя Москва*. 1934. № 297 (3326).
- 24.Постановление харьковской городской думы. *Южный Край*. 1911. 26 февраля (11 марта), суббота. № 10228. С. 6.
- 25.Просьба об эксплуатации автомобилей. *Южный Край*. 1903. 14 (27) марта, пятница. № 7672. С. 3.
- 26.Реклама швейной машинки в каталоге Montgomery Ward & Company, 1903 г. URL: <https://www.bbc.com/russian/features-48237409> (дата обращения 21.04.2020)
- 27.Собрание по трамвайному вопросу. *Южный Край*. 1908. 21 октября (3 ноября), вторник. № 9517. С. 4.
- 28.Собрание по трамвайному вопросу. *Южный Край*. 1908. 22 октября (4 ноября), среда. № 9518. С. 4-5.
- 29.Список автомобилей, производившиеся в 1906 году URL: <https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D0%B0%D1%82%D0%B5%D0%B3%D0%BE%D1%80%D0%B8%D1%8F:%D0%90%D0%B2%D1%82%>

- D0%BE%D0%BC%D0%BE%D0%B1%D0%B8%D0%BB%D0%B8,_%D0%BF%D1%80%D0%B5%D0%B4%D1%81%D1%82%D0%B0%D0%B2%D0%BB%D0%B5%D0%BD%D0%BD%D1%8B%D0%B5_%D0%B2_1906_%D0%B3%D0%BE%D0%B4%D1%83 (дата обращения 22.04.2020)
- 30.Список автомобилей, производившиеся с 1890 по 1899 годы. URL:https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D0%B0%D1%82%D0%B5%D0%B3%D0%BE%D1%80%D0%B8%D1%8F:%D0%90%D0%B2%D1%82%D0%BE%D0%BC%D0%BE%D0%B1%D0%B8%D0%BB%D0%B8_1890-%D1%85_%D0%B3%D0%BE%D0%B4%D0%BE%D0%B2 (дата обращения 21.04.2020)
- 31.Справочник "Современное хозяйство г. Харькова", 1913.
- 32.Статистические данные Харьковской городской управы за 1919 год.
- 33.Статьи по истории подвижного состава. URL: <https://khar-troll.at.ua/blog/1-0-1>
- 34.Трамвайный вопрос. *Южный Край*. 1906. 1 (14) декабря, пятница. № 8953. С. 4.
- 35.Трамвайный вопрос. *Южный Край*. 1908. 22 октября (4 ноября), среда. № 9518. С. 5.
- 36.Тролейбус вийшов на лінію. Харківському троллейбусу – 30 років. *Вечірній Харків*, 1969.
- 37.Харьков «прогрессирует». *Южный Край*. 1908. 24 июня (7 июля), вторник. № 9418. С. 4.
- 38.Харьков транспортный. URL: <https://gortransport.kharkov.ua/tram/konka/>
- 39.Ходатайство о разрешении автомобильного движения. *Утро*. 1907. 15 февраля, четверг. № 70. С. 3.
- 40.Частное совещание по трамвайному вопросу. *Утро*. 1908. 22 октября, среда. № 572. С. 4-5.
- 41.Эстафета в надежных руках: Очерк истории Харьковского ордена Трудового Красного Знамени трамвайно-троллейбусного управления имени 60-летия Советской Украины. Х., *Прапор*, 1983 г.

42. Яворский П.К. Требования, которым должен удовлетворять автомобиль. Киев, 1913.
43. Энциклопедия советских автомобилей. URL: autoussr.com; Энциклопедия автомобилей. URL: <https://avtoclassika.com>
44. Benz Patent Motor Car, 1886 – 1894. URL: <https://archive.vn/20170330094955/https://mercedes-benz-publicarchive.com/marsClassic/en/instance/ko/Benz-Patent-Motor-Car-1886---1894.xhtml?oid=4373#selection-1801.0-1801.34>

Література:

45. Автозавод в Харькове URL: <http://balakliets.kharkov.ua/siuzhety-tekhnovedeniia/avtozavod> (дата обращения 22.05.2020)
46. Автомобиль Луцкого URL: <https://www.zr.ru/content/articles/783310-krax-inzhenera-luckogo/> (дата обращения 05.05.2020)
47. Багалея Д. И., Миллер Д. П. История города Харькова за 250 лет его существования (1655 – 1905): истор. монография: в 2 т.: Т. 2 Репринт. изд. Х., 1993. 982 с.
48. Баранова Е.В. «Автомобильный транспорт в начале XX века». Вестник ТГУ, выпуск 12(92), 2010. С. 259-262.
49. Боженко А. Стань на рельсы: как зарождался общественный транспорт Харькова. URL: <https://www.prostranstvo.media/staty-na-rejky-iak-zarodzhuvavsia-hromadskyj-transport-kharkova/>
50. Вітченко В.І., Іващенко В.Ю. Харківський електротранспорт: конка, трамвай, тролейбус (До 100-річчя Харківського трамваю). Х., 2006. 98 с.
51. Веклич В. Ф., Збарский Л. В. Проблемы и перспективы развития трамвайного транспорта в Украинской ССР. К.: Общество «Знание» УССР, 1980. 400 с.
52. Домановський А., Олешко Н. Автомобільний громадський транспорт у Харкові на початку XX ст.: проекти та перші спроби реалізації (за матеріалами місцевої преси). *Вісник Харківського національного*

- університету імені В. Н. Каразіна, 2020. Серія «Історія України. Українознавство: історичні та філософські науки», Вип. 30. С. 108-137.*
53. Історія автомобіля: посібник / М. І. Садовий, О. М. Трифонова ; Кіровоград. держ. пед. ун-т ім. Володимира Винниченка. Кропивницький: КДПУ ім. В. Винниченка, 2017. 87 с.
54. Ивченко А. Ф. История Харьковского конного трамвая. К 125-летию Харьковской конки. Х., 2007. 190 с.
55. Інформація про автомобіль Ford Model K. URL: https://web.archive.org/web/20020625074514/http://www.ritzsite.net/FORD_1/03_eford.htm (дата обращения 22.04.2020)
56. Інформація про автомобіль Peugeot Type 3. URL: https://ru.wikipedia.org/wiki/Peugeot_Type_3 (дата обращения 07.03.2020)
57. Інформація про автомобіль Peugeot Type 3. URL: <https://www.peugeot-tver.ru/peugeot-type-3/> (дата обращения 21.04.2020)
58. Інформація про автомобіль Peugeot Type 4. URL: <https://peugeot-tver.ru/peugeot-type-4/> (дата обращения 21.04.2020)
59. Інформація про автомобіль Peugeot Type 5. URL: <https://www.peugeot-tver.ru/peugeot-type-5/> (дата обращения 21.04.2020)
60. Інформація про автомобіль Rolls-Royce 40/50HP Silver Ghost. URL: <https://avtoblog.ua/news/pervyj-rolls-royce-silver-ghost-prodan-za-rekordnuju-tsenu> (дата обращения 22.04.2020)
61. Інформація про автомобіль Ford Model A. URL: [https://ru.wikipedia.org/wiki/Ford_Model_A_\(1903\)](https://ru.wikipedia.org/wiki/Ford_Model_A_(1903)). (дата обращения 21.04.2020)
62. Інформація про автомобіль Ford Model A. URL: https://web.archive.org/web/20020616073757/http://www.ritzsite.net/FORD_1/02_eford.htm (дата обращения 21.04.2020)
63. Истомина Э. Г. Пути сообщения России в XVII – начале XIX вв. URL: https://statehistory.ru/books/kollektiv-avtorov_Rossiyskaya-Imperiya-ot-

istokov-do-nachala-XIX-veka---Ocherki-sotsialno-politicheskoy-i-ekonomicheskoy-istorii/21

64. История инженерной деятельности. Развитие автомобилестроения: учеб. пособие / А. Н. Туренко, В. А. Богомолов, В. И. Клименко, Д. Н. Леонтьев; М-во образования и науки Украины, ХНАДУ. Харьков: ХНАДУ, 2016. 191 с.
65. История развития средств связи на Харьковщине. Т.2. Почта. Х., 2003.
66. Начало автопромышленности в Украине и Харькове. URL: <http://autoconsulting.ua/article.php?sid=45185> (дата обращения 20.05.2020)
67. Парамонов А.Ф. Автоаварии 1913 г. URL: <https://otkudarodom.ua/ru/avtoavarii-1913-g> (дата обращения 24.04.2020)
68. Парамонов А.Ф. Автомобиль Еременко. URL: <https://otkudarodom.ua/ru/avtomobil-eremenko> (дата обращения 24.04.2020)
69. Парамонов А.Ф. Первые упоминания об автомобиле в Харькове 1897. URL: <https://otkudarodom.ua/ru/1897-god-pervye-upominaniya-ob-avtomobile-v-harkove-paramonov> (дата обращения 24.04.2020)
70. Парижское такси URL: <https://www.planeterenault.com/1-gamme/4-collection/4664-taxi-marne/> (дата обращения 21.04.2020)
71. Первое авто-такси. URL: <https://media.daimler.com/marsMediaSite/instance/ko.xhtml?oid=9913446&filename=The-worlds-first-motorized-taxi-cab--built-by-Daimler-Motore>
72. Первый гоночный автомобиль Daimler Phönix. URL: <https://mercedes-benz-publicarchive.com/marsClassic/en/instance/ko/Daimler-Phoenix-car-1897---1902.xhtml?oid=5982> (дата обращения 21.04.2020)
73. Прокофьева Е.Ю. «Историографический обзор истории отечественной автомобильной промышленности». *Известия Самарского научного центра Российской академии наук*. Т. 11 №2. 2009. С. 257-261.

74. Розалиев В.В. История трамвая и троллейбуса Ярославля. М, Издательский центр РГГУ, 2002. 250 с.
75. Симонов Н. С. Развитие электроэнергетики Российской империи: предыстория. *ГОЭЛРО*. М., 2016. С. 60-77.
76. Троицкая Н. А., Круглова А. А., Мороз Д. А. Начало развития транспорта общего пользования, или История развития таксомоторных перевозок. *Автотранспорт: эксплуатация-обслуживание-ремонт*. 2021. №5. С. 5.
77. Уклонова А. Интересная история: харьковский трамвай. URL: <https://kharkovgo.com/articles/interesnye-istorii-harkovskij-tramvaj/>
78. Украинская советская энциклопедия / Под ред. О. К. Антонов и др. К.: Главная редакция Украинской Советской Энциклопедии, 1984. Т. 11. кн.1 С. 225.
79. Успенский Л. Записки старого петербуржца (глава «Конка»). Л.: Лениздат, 1970.
80. Устинова И.А. Описание города Харькова. Путеводитель по Харькову. 1881. 362 с.
81. Федосюк Ю. Что непонятно у классиков, или энциклопедия русского быта. Гл.12: На чем передвигались. Средства передвижения. М.: Издательство «Флинта», 2012. 245 с.
82. Форма кузова легкового автомобиля. URL: https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A4%D0%BE%D1%80%D0%BC%D0%B0_%D0%BA%D1%83%D0%B7%D0%BE%D0%B2%D0%B0_%D0%BB%D0%B5%D0%B3%D0%BA%D0%BE%D0%B2%D0%BE%D0%B3%D0%BE_%D0%B0%D0%B2%D1%82%D0%BE%D0%BC%D0%BE%D0%B1%D0%B8%D0%BB%D1%8F#%D0%A0%D0%B0%D0%BD%D0%BD%D0%B8%D0%B9_%D0%BF%D0%B5%D1%80%D0%B8%D0%BE%D0%B4 (дата обращения 21.04.2020)
83. Харьков транспортный. URL: <https://gortransport.kharkov.ua> (дата обращения 21.03.2023)

84. Шляхтинский К. В. Россия: гении и дороги. М., 2007. 560 с.
85. Шугуров Л.М., Ширшов В.П. Автомобили страны Советов. М., 1983. 128 с.
86. Eckermann, Erik (2001) [1989]. "The Pioneering Era and Coming of Age — 1885 -to 1918". Vom Dampfwagen zum Auto [World History of the Automobile]. Peter L. Albrecht, translator (English ed.). Warrendale, PA USA: Society of Automotive Engineers. pp. 32–33.
87. Georgano G.N. Cars: Early and Vintage, 1886-1930. (London: Grange-Universal, 1990). 24 p.
88. Wilson Casey Firsts: Origins of Everyday Things That Changed the World 2009.
URL:<https://books.google.by/books?id=OXT0MyOjhnIC&pg=PT227#v=onepage&q&f=false> (дата звернення 21.03.2023)
89. Wilson Casey Firsts: Origins of Everyday Things That Changed the World 2009. URL:<https://books.google.by/books?id=OXT0MyOjhnIC&pg=PT227#v=onepage&q&f=false> (дата звернення 21.04.2020)

ДОДАТКИ
ДОДАТОК А

Таблиця 1

Аналіз випуску нових моделей автомобілів та їх кількості за 1900-1902 рік

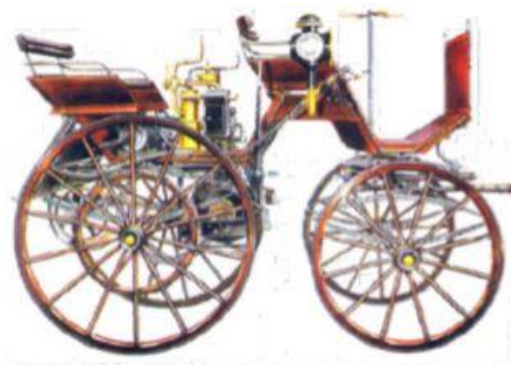
Рік випуску	Модель	Тип кузова	Потужність, л.с	Макс. швидкість, км\год	Кіль-сть випущених авто	Примітки
1900-1901	Fiat 6 HP	Фаетон	10	45	20	
1901	Fiat 8 HP	Відкритий	8	45	80	
1901-1902	Fiat 12 HP	Фаетон	12	78	106	спортивна версія
	Fiat 12 HP Corsa		28	90		
1901-1902	Oldsmobile Curved Dash	Відкритий	4		650	Ціна складала US\$ 650
1902	Benz Tonneau	Відкритий	9-20	40-60		
1901-1902	Paul-Daimler-Wagen	Фаетон	8	45		Під час Другої світової війни усі зразки, що зберігалися в колекції концерну Daimler-Benz, було втрачено.
1902	Benz Parsifal	Фаетон	8	40		
1902	Benz Tonneau	Фаетон	9-20	40-60		
1902	Fiat 24-32 HP	Торпедо	24-32	75	400	Перший спеціально створений гоночний автомобіль.
1902	Mercedes Simplex	Фаетон	40	112		модельний ряд «Mercedes Simplex» складався з полегшених гоночних автомобілів та комфортабельних,

						багатомісних сімейних транспортних засобів.
Загалом					1256	

ДОДАТОК Б

АВТОМОБІЛІ

Перші автомобілі



(слева направо) В.Лоренц, Б. Луцкий, В. Майбах, Г. Даймлер в июне 1898 года на Всемирной выставке в Париже около грузовика "Даймлер" грузоподъемностью 5 тонн с двухцилиндровым двигателем мощностью 10 л.с. Фото из архива "Даймлер-Бенц-Музеум"

Дані із довідника «Народне господарство СРСР за 1913-1954 р.р»

- 50 -

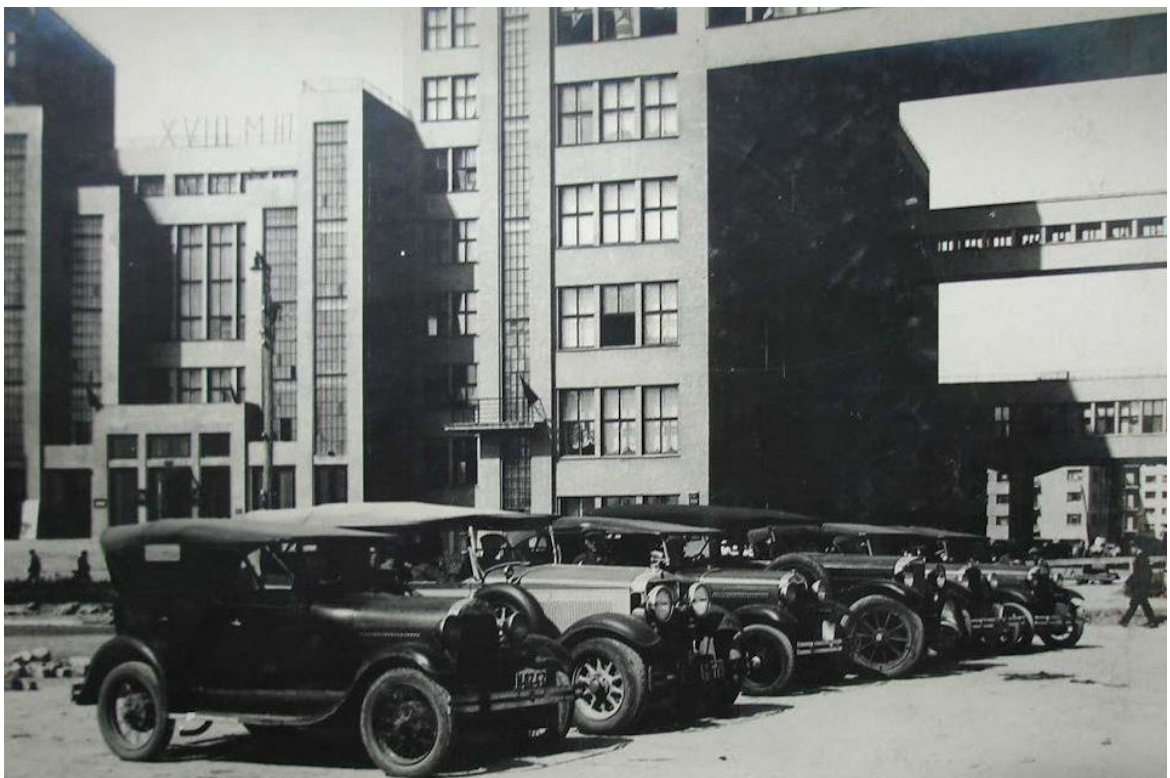
ПРОИЗВОДСТВО АВТОМОБИЛЕЙ ПО СССР

(в тысячах штук)

РАССЕКРЕЧЕНО 65
~~Секретно~~

Годы	Всего	В том числе	
		грузовых	легковых
1928	0,7	0,7	-
1929	1,4	1,2	0,1
1930	3,4	3,2	0,2
1931	4,0	4,0	-
1932	23,9	23,7	0,03
1933	49,7	39,1	10,3
1934	72,4	54,6	17,1
1935	96,7	76,9	19,0
1936	136,5	131,5	3,7
1937	199,9	180,3	18,3
1938	211,1	182,4	27,0
1939	201,7	178,8	19,6
1940	145,4	136,0	5,5

Автомобілі біля Держпрому, на початку 30-х років



АМО-Ф-15



АМО-Ф-15 (1924–1927), автомобиль первой промышленной серии. Разработан на базе итальянского Fiat 15 ter с ощутимыми модификациями, поскольку Fiat 15 ter производился с 1913 года и к 1924-му порядком устарел. Отметим, что только первых 10 машин были окрашены красным, а вообще все АМО-Ф-15 выпускались зелёными :)

Ford-A харківського складання



Форд-карета, зібрана на Харківському авто сім'яльному заводі

*Ford model A Tudor Sedan 55-А харківської
сборки...*

Примітка в журналі «Авто та шляхи», 1932 г., № 22 автозавод

Харківський авто-складальний

ТАСІН

Завод має трохи дивну, але початкову долю. Він задуманий, як автозбирний, призначався для збирання автомобілів з частин нижньгородського автозаводу.

Заснували завод люди, що згадалися у автоголі. Серед них треба назвати т.т. Волош'янова та Амброва, сучасного і теперішнього директора заводу. 1929 року заснователі одержали на околиці Харкова законсервовану рафінерню. Тоді передбачалося, що нижньгородський автозавод озиватиметься значно швидше, ніж це відбувалося потім. Праба було чекати на швидкий зрост злочастя. Устаткування з рафінерні виізяться і в сусідніх цехах почали гарячково опуватися до збирання автомобілів.

Майже без верстатів, з саморобним струменом, на заводі почали збирати форди. Вже тоді було ясно, що люди віддано люблять цю справу не термік кожного зволікання. Недосвідченість швидко відступала перед навчанням, на оду відсутність технічних засобів в усім оновлювалася щирою самовідданістю.

Ясна річ, спочатку було трудно, ясна річ, не було рахунків безсонним ночам, бурхливим до-бам, віддаваним заводу.

У цехах, де твари дахи, ще було опадення звимку, ще було шопробного устаткування. Не дивлячись на це, з фордівських частин завод зібрав біля 100 автомобілів. Далі збирання припинилося. Тоді заводський колектив вирішує будувати власні автомобілі.

Для в'язку береться ваговіс «Лянчіо». За чотири місяці—нечувано короткий термін кон-структори заводу виготовили шовні робочі рисунки чотирьохтонного ваговоза «У-4». За основу першої машини береться рама з «Лянчіо», бо таку раму не можна було зробити без відповідного верстату.

Але мотор і всі деталі виготовляються на заводі, куються руками під керівництвом майстра Раціонова, який висловився про себе, що він є «любитель цієї справи». Два ваговози «У-4» були таким чином виготовлені руками робі-ників.

Автомобілі на Павлівській площі у м. Харків 1900-1917 рр.



ДОДАТОК В
ГРОМАДСЬКИЙ ТРАНСПОРТ

Приватні візники



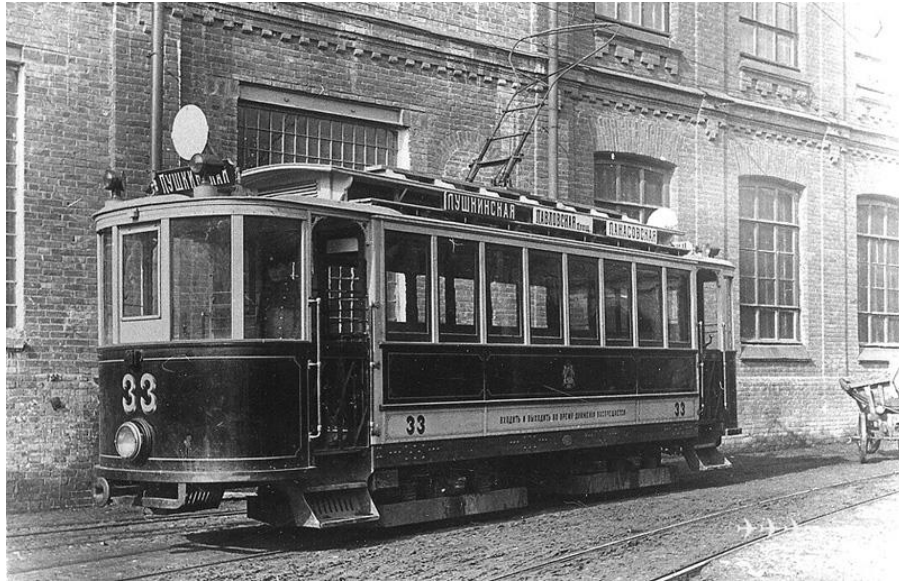
Кінна залізниця (конка) (1870 – кінець 20-х рр. XX ст.)



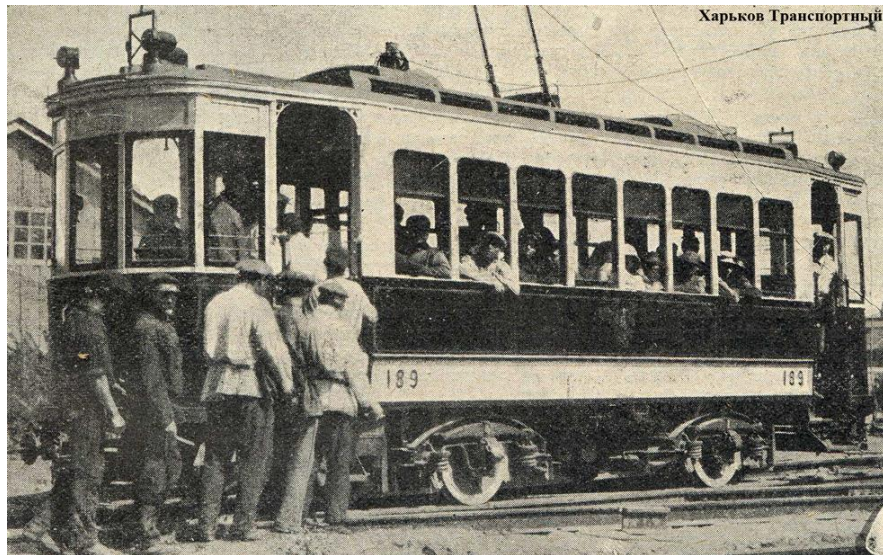
Bundesarchiv, Bild 183-981527
Foto: a. Arg. | 1900 ca.



Трамвай з вагоном серії Ф (1906-1930 рр.)



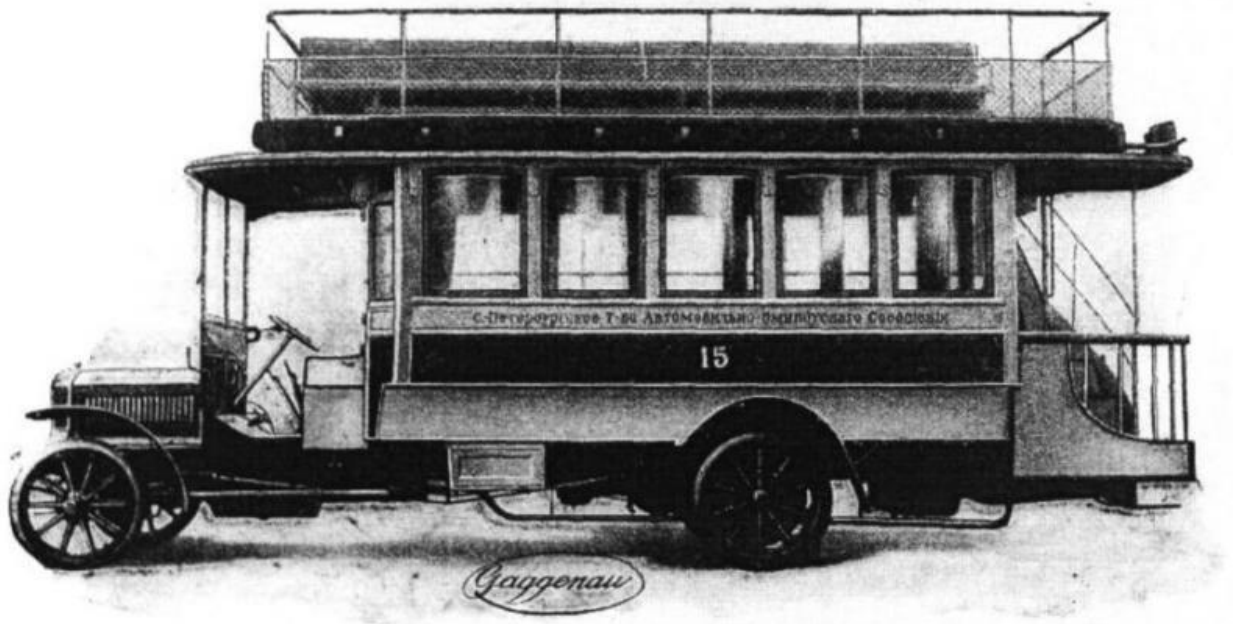
«Безфонарні» вагони (1927-1934)



Вагони типів «Х» і «М» (з 1927 р.)



Пасажирський автобус фірми Gaggenau (1910-1911 рр.)



Автобус Leyland (з 1925 р.)



Автобус Fiat (з 1925 р.)



Німецький автобус великої місткості Buessing-Nag D2-3 (з 1929 р.)



Автобус радянського виробництва ГАЗ-0330 (з 30-х рр. ХХ ст.)



Тролейбус ЯТБ-4 (з 1939 р.)

