

**АВТОМОБІЛЬНИЙ ГРОМАДСЬКИЙ ТРАНСПОРТ
У ХАРКОВІ НА ПОЧАТКУ ХХ СТ.:
ПРОЄКТИ ТА ПЕРШІ СПРОБИ РЕАЛІЗАЦІЇ
(ЗА МАТЕРІАЛАМИ МІСЦЕВОЇ ПРЕСИ)**

А. М. Домановський

Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна, andriy.domanovsky@karazin.ua

ORCID ID: <http://orcid.org/0000-0001-8434-3374>

Н. П. Олешко

Харківський національний автомобільно-дорожній університет, sufika19@gmail.com

ORCID ID: <http://orcid.org/0000-0002-7128-0746>

***Мета.** Метою статті є з'ясувати історію перших проєктів і спроб облаштування автобусних пасажирських перевезень у Харкові на початку ХХ ст.*

***Методологія дослідження.** У статті розглянуто історію появи і освоєння нових транспортних засобів та способів комунікації – автобусного сполучення – у Харкові на початку ХХ ст. під кутом зору концепції модернізації урбаністичного простору.*

***Наукова новизна.** Вперше в історіографії предметом спеціального наукового дослідження стала історія автомобільного громадського транспорту – автобусного сполучення – у Харкові на початку ХХ ст. Встановлено основні факти налагодження регулярного автобусного руху в місті у контексті тогочасного стану транспортного сполучення.*

***Висновки.** Повідомлення газет «Южный Край» та «Утро» дозволили виявити причини виникнення і зміст перших проєктів автомобільних пасажирських перевезень у місті, а також з'ясувати, що започаткування автобусного руху були тісно пов'язане із вирішенням так званого «трамвайного питання» – стосунків міста з Анонімним товариством Харківські кінно-залізні дороги, яке належало бельгійським власникам. Окремі проєкти автомобільних перевезень пасажирів у Харкові – приміське автобусне сполучення за маршрутом Харків–Помірки і доправлення публіки на іподром від Театральної площі у дні кінних перегонів – втілювались вже у 1908–1909 рр., однак вперше офіційне автобусне сполучення у місті було відкрито за регулярним маршрутом від вулиці Ветеринарної до залізничного вокзалу 6 червня 1910 р. Автобусний рух проіснував у Харкові впродовж літа–осені 1910 р., був поновлений з весни наступного року і тривав, ймовірно, не довше, ніж до осені 1911 р. Перший досвід налагодження автобусних пасажироперевезень у Харкові виявився не надто вдалим і не спромігся скласти гідної конкуренції іншим видам тогочасного міського громадського транспорту – кінному та електричному трамваю. Собівартість руху автобусів була надто високою порівняно із собівартістю конки й міського електричного трамваю.*

***Ключові слова:** Харків, початок ХХ ст., модернізація, громадський транспорт, автобус, автомобіль, газета, «Южный Край», «Утро».*

***Цель.** Целью статьи является установление истории первых проектов и попыток организации автобусных пассажирских перевозок в Харькове в начале ХХ в.*

***Методология исследования.** В статье рассмотрено появление и освоение транспортных средств и способов коммуникации – автобусного сообщения – в Харькове в начале ХХ в. под углом зрения концепции модернизации урбанистического пространства.*

Научная новизна. Впервые в историографии специального научного исследования стала история автомобильного общественного транспорта – автобусного сообщения – в Харькове в начале XX в. Установлены основные факты организации регулярного автобусного движения в городе в контексте состояния транспортного сообщения того времени.

Выводы. Сообщения газет «Южный Край» и «Утро» позволяют выявить причины возникновения и содержание первых проектов автомобильных пассажирских перевозок в городе, а также выяснить, что начало автобусного движения было тесно связано с решением так называемого «трамвайного вопроса» – отношений города с Анонимным обществом Харьковские конно-железные дороги, которое принадлежало бельгийским собственникам. Отдельные проекты автомобильных перевозок пассажиров в Харькове – пригородное автобусное сообщение по маршруту Харьков–Померки и доставка публики на ипподром от Театральной площади в дни конных состязаний – осуществлялись уже в 1908–1909 гг., однако впервые официальное автобусное сообщение в городе было открыто по регулярному маршруту от улицы Ветеринарной к железнодорожному вокзалу 6 июня 1910 г. Автобусное движение просуществовало в Харькове в течение лета-осени 1910 г., было возобновлено с весны следующего года и продолжалось, вероятно, не дольше, чем до осени 1911 г. Первый опыт организации автобусных пассажироперевозок в Харькове оказался не слишком удачным и не смог составить должной конкуренции другим видам городского общественного транспорта того времени – конному и электрическому трамваям. Себестоимость движения автобусов была слишком высока по сравнению с себестоимостью конки и городского электрического трамвая.

Ключевые слова: Харьков, начало XX в., модернизация, общественный транспорт, автобус, автомобиль, газета, «Южный Край», «Утро».

Research aim is to establish the history of the first projects and attempts to organize bus passenger transportation in Kharkov at the beginning of the twentieth century.

Research methodology. The article discusses the emergence and development of bus traffic in Kharkiv at the beginning of the twentieth century from the point of view of the concept of modernization of urban space.

Scientific novelty. For the first time in the historiography the history of bus traffic in Kharkiv at the beginning of the 20th century became a topic of a special scientific study. The basic facts of the organization of regular bus traffic in the city in the context of the state of transport communication at that time have been established.

Conclusions. The publications of the newspapers «Yuzhnyj Kraj» («South Land») and «Utro» («Morning») make it possible to identify the causes and content of the first projects of automobile passenger transportation in the city, as well as to find out that the beginning of bus traffic was closely connected with the solution of the so-called «tram issue» horse-drawn railways, which belonged to Belgian owners. Certain projects for road transport of passengers in Kharkiv – suburban bus service along the route Kharkov Measurements and delivery of the public to the hippodrome from Teatralnaya Square during the days of equestrian competitions – were carried out already in 1908–1909, but for the first time an official bus service in the city was opened along a regular route from Veterinarnaya Street to the railway station on June 6, 1910. Bus traffic existed in Kharkov during the summer-autumn of 1910, was resumed in the spring of the following year and probably lasted no longer than until the autumn of 1911. The first experience of organizing bus passenger transportation in Kharkiv was not very successful and could not compete properly with other types of urban public transport of that time – horse and electric trams. The cost of bus transportation was too high compared to the cost of horse tram and city electric trams.

Key words: Kharkiv, the beginning of the twentieth century, modernization, public transport, bus, car, newspaper, «Yuzhnyj Kraj» («South Land»), «Utro» («Morning»).

Початок ХХ ст. став часом кардинальних модернізаційних змін у повсякденному житті містян Харкова. Одним із помітних явищ була у той час поява нових видів громадського пасажирського транспорту, що йшли на зміну як традиційному візницькому промислу, так і вже звичній конці – трамваю на кінній тязі. Дослідження цих процесів осучаснення традиційного суспільства є одним із важливих завдань історичної науки, вагомим насамперед з точки зору з'ясування механізмів перебігу модернізаційних змін, виявлення перешкод, з якими вони стикалися, оцінки сприйняття новацій представниками різних суспільних груп і, зрештою, встановлення їхнього значення у процесі формування сучасного способу життя. Одним із багатьох проявів модернізації був розвиток транспортної інфраструктури. З огляду на це важливого значення набуває дослідження розвитку транспортного сполучення, появи і освоєння нових транспортних засобів та способів комунікації у широкому соціальному контексті їхнього впливу на форми і швидкість пересування людей та вантажів, мобільність суспільства у якнайширшому контексті.

Однією з новинок транспортного сполучення початку ХХ ст. у Харкові став електричний трамвай, офіційне відкриття першої лінії якого відбулось у липні 1906 р. Його історію досліджено у працях В. І. Вітченка та В. Ю. Іващенко, О. М. Головка та О. Н. Ярмиша, Д. М. Чорного [1, с. 39; 2; 3; 4, с. 199–200]. Натомість друга інновація, а саме налагодження у Харкові роботи автомобільного громадського транспорту, ще потребує вивчення, оскільки ані узагальнюючі праці з історії автомобілізму в Російській імперії наприкінці ХІХ – на початку ХХ ст. [5; 6; 7 та ін.], ні поодинокі розвідки про появу перших автомобілів у Харкові [див.: 8] не приділяли належної уваги цьому питанню, і на сьогодні відомі лише публіцистичні замітки про перші харківські автобуси у харківських ЗМІ та на тематичних сайтах, які є фрагментарними, не висвітлюють ані передісторію започаткування регулярного автобусного сполучення у Харкові у контексті транспортної ситуації у місті на початку ХХ ст., ані його подальшу долю після 1910 р. До того ж, вони зазвичай просто передрукуюють повідомлення одне одного, не надаючи належних посилань на першоджерела інформації [див.: 9; 10; 11 та ін.].

Метою статті є з'ясувати історію перших проєктів і спроб облаштування автобусних пасажирських перевезень у Харкові на початку ХХ ст. Джерельну базу складають публікації у місцевій харківській періодиці, а саме газетах «Южный Край» (1880–1919 рр.) і «Утро» (1906–1916 рр.), які містять різносторонню інформацію з усіх аспектів міського життя Харкова кінця ХІХ – початку ХХ ст. [12; 13; 14, с. 788–789; 15; 16, с. 73–89, 197–200; 17; 18; 19; див. також: 4, с. 260–280; 20, с. 94–99]. Залучення інших видів джерел, передусім архівних матеріалів, передбачається у майбутньому після встановлення основних фактів історії автобусного пасажирського транспорту у Харкові на початку ХХ ст.

Першу згадку про пропозицію організувати у місті регулярні перевезення пасажирів автомобільним транспортом знаходимо у замітці «Автомобили в Харькове», опублікованій на початку лютого 1901 р. у газеті «Южный Край» [21]. Її автор повідомляє про зроблену харківському міському голові пропозицію неназваної петербурзької фірми «об устройстве по некоторым улицам города движения автомобилей» з метою організації пасажирських перевезень. Питання передбачалось передати на розгляд міської думи. «Движение автомобилей по таким улицам, как, например, Екатеринославская, Московская, Сумская – вполне возможно, и эти машины, несомненно, составят большую конкуренцию нашей конке, движение которой, как кажется, не в состоянии упорядочит никакие силы человеческие», – зазначається у замітці.

Як бачимо, автор аргументує бажаність організації у Харкові автомобільних пасажирських перевезень складністю впорядкування роботи конки і можливістю створити їй гідну конкуренцію. Це перший відомий випадок згадування пасажирського автотранспорту у контексті вирішення проблем, що постали перед містом внаслідок функціонування Анонімного товариства Харківські кінно-залізні дороги, яке належало бельгійським власникам. Найбільш повний виклад цього питання наявний у книзі Д. І. Височина

«Бельгийские кандалы: По поводу трамвайного соглашения» [22; див. також: 23; 24; 25 та ін.], присвяченій аналізу концесійних угод і проблем, що виникали у зв'язку з роботою облаштованого бельгійцями громадського транспорту. Наступні газетні публікації, які, щоправда, з'явилися лише майже п'ять років потому, також пов'язують питання організації функціонування автомобільного пасажирського транспорту в Харкові з необхідністю відстоювати інтереси міста у протистоянні з бельгійським Товариством.

Ще одна виявлена згадка про ідею налагодження автомобільних пасажироперевезень у Харкові та передмісті датована березнем 1903 р. Це замітка в «Южном Крае», в якій повідомляється про подане до міської управи прохання купців Д. М. Бермана та А. С. Шефтеля «предоставить им исключительное право эксплуатации автомобилей для катанья и перевозки пассажиров в городе и за городом и назначить им плату за это право» [26]. Наступна публікація дозволяє з'ясувати умови, на яких підприємці хотіли укласти угоду з містом: «Член городской управы М. М. Серебряков приглашал для переговоров лиц, просивших городскую управу предоставить им исключительное право эксплуатации автомобилей в Харькове. Названные лица хотят заключить концессию на 21 год, причем путь следования экипажей будет от вокзала до Конной площади и от ветеринарного института до Москалевской улицы. Экипажи будут шестиместные. Относительно просимого срока концессии член управы сказал, что вряд ли городская дума даст такой большой срок, в течение которого возможны усовершенствования автомобилей, вследствие чего можно будет изменить условия договора» [27]. Далі обговорення умов 1903 року справа не просунулась.

У грудні 1906 р. в «Южном Крае» було опубліковано текст заяви, поданої до міської управи харківським купцем і гласним Харківської міської думи Костянтином Георгійовичем Шиманським [28]. У заяві, зокрема, йшлося про можливість організації руху автомобілів для перевезення пасажирів по центральних вулицях міста паралельно лініям конки, що, на думку заявника, дозволило б «совершенно прекратить движение пассажиров на конке». Для цього К. Г. Шиманський пропонував пустити тими ж вулицями міста, якими рухались вагони конки, десять автомобілів-вагонів (слово «автобус» ще не вживається), які рухалися б удвічі швидше конкурентів і, до того ж, не відваблювали б пасажирів неприємним видовищем «попорченных и искалеченных животных». Один автомобіль-вагон міг би одночасно перевозити 34 пасажирів, а його вартість становила 12 тис. крб. Створена таким чином конкуренція мала схилити бельгійське Товариство до згоди продати своє підприємство місту на вигідних для нього умовах. Після цього на основі ліній конки передбачалось облаштування роботи міського електричного трамваю, а міські автомобілі мали б і надалі працювати на менш важливих ділянках транспортної системи, доки у Харкові не було б побудовано всю мережу трамвайних ліній. Після цього передбачалось переобладнання пасажирських автомобілів на вантажівки для перевезення товарів та інших вантажів як зі станції харківської залізниці, так і до міста. Отже, запровадження автобусних пасажирських перевезень у Харкові подавалась К. Г. Шиманським винятково як тимчасовий захід.

Про те, що К. Г. Шиманський не забарився б з утіленням запропонованої ним ідеї в життя, свідчить подане ним до міської думи прохання дозволити йому особисто облаштувати автомобільний рух тими вулицями, якими проходили лінії конки бельгійського Товариства, не чекаючи на рішення щодо можливості організації руху пасажирських автомобілів, які перебували б у власності міста. У числах за 15 лютого 1907 р. «Харьковские губернские ведомости», «Южный Край» і «Утро» [29; 30; 31] суголосно повідомляють умови, за яких підприємець був готовий реалізувати задум:

«1) Городская дума не разрешает бельгийскому Обществу переделать конную тягу на электрическую по существующим улицам.

2) Городская дума предоставляет К. Г. Шиманскому исключительное и единоличное право эксплуатации автомобильного движения по всем улицам, по которым установлено

коначное движение бельгийского Общества. Это право дается К.Г. Шиманскому до момента истечения срока, установленного по договору города с бельгийским Обществом, т. е. 17 лет.

3) Разрешается пустить приблизительно 10 или более автомобилей по линии вокзал – Сумская до конца Сумской улицы.

4) Кроме упомянутых 2-х линий, за К. Г. Шиманским остается право открытия автомобильного движения по линиям: вокзал – Москалевка, Москалевка – Конная, Конная – Сумская. Открытие других линий происходит по усмотрению К. Г. Шиманского.

5) Право иметь соучастников.

6) По истечению договорного срока – 17 лет – все автомобили переходят в полную собственность города.

7) Городу предоставляется право выкупа предприятия на следующих условиях:

а) до истечения 10 лет по особому соглашению; б) после 10 лет со скидкой 50 %⁷ стоимости автомобилей и в следующие годы по 10 % со стоимости».

Свої пропозиції К. Г. Шиманський, як і раніше, пов'язував із прагненням змусити бельгійське Товариство продати конку у власність міста. Принаймні, 6 березня 1907 р., напередодні засідання міської думи, газети «Южный Край» і «Утро» опублікували замітки, в яких було коротко викладено його початкові міркування [32; 33]. Наступного дня, 7 березня 1907 р., прохання К. Г. Шиманського дозволити йому облаштувати у Харкові автомобільні пасажирські перевезення з метою тиску на бельгійське Товариство, було озвучено на засіданні Харківської міської думи [34; 35]. При цьому спочатку К. Г. Шиманський виклав свої початкові міркування щодо необхідності «репрессивной меры» проти бельгійського товариства, після чого гласний А. Ф. Кричевський виступив із клопотанням дозволити Англійському товариству пустити на маршрути («выпустить в обращение») по Харкову 10 або більше автомобілів для перевезення пасажирів терміном на 12 років, за умови сплати місту 4 % від чистого прибутку. Платня за проїзд мала становити при цьому 10 і 5 коп. По завершенню концесії місто мало отримати у власність всі автомобілі і споруди зі знижкою у 50 % від вартості. Вочевидь, це була дещо змінена пропозиція К. Г. Шиманського, умови якої відомі нам з газетних публікацій від 15 лютого 1907 р. Розглянути її належним чином не вдалось, оскільки дума вкотре заглибилась в обговорення трамвайного питання й умов договору з бельгійцями [36; 37], яке затягнулось у часі внаслідок перенесення питання на майбутні засідання, тактики затягування з боку бельгійців і неузгодженості позиції гласних міської думи [див.: 38; 39; 40; 41; 42; 43; 44; 45; 46 та ін.]. Поставлені в залежність від вирішення трамвайного питання пропозиції К. Г. Шиманського були забуті у процесі розгляду пропозицій бельгійського товариства і вирішення трамвайного питання, детально висвітленого у тогочасній харківській періодиці [див.: 47; 48; 49; 50; 51; 52; 53; 54; 55; 56; 57; 58; 59; 60; 61; 62; 63 та ін.]. Проекти облаштування у місті автомобільних пасажирських перевезень як засобу конкурентної боротьби з бельгійським товариством при цьому жодним чином не згадувались. На початку жовтня 1908 р. у статті «Трамвайный вопрос и его решение» гласний Харківської міської думи Н. Салтиков зазначав: «В настоящее время дело о собственном трамвае очутилось под сукном, равно как и мысль К. Г. Шиманского об автомобилях» [64].

Тим часом впродовж 1907–1908 рр. у Харкові ініціювалися, розглядалися і навіть втілювалися у життя інші проекти автомобільних пасажирських перевезень. Про перший із них повідомляють газети «Южный Край» і «Утро» у серпні 1907 р. У замітках «Интересное заявление» [65] і «Автомобильное движение» [66] викладено подану до міської управи пропозицію компанії з кількох неназваних осіб облаштувати у Харкові перевезення пасажирів на автомобілях. Передбачалось, що «автомобили-омнибусы» (термін «автобус» все ще не вживається) будуть курсувати у тих частинах міста, де наразі немає і впродовж десяти років не передбачається спорудження ліній для руху конки чи електричного трамваю.

⁷ В «Южном Крае» помилково зазначено 30 %.

З огляду на це компанія просила дозволу здійснювати пасажирські перевезення терміном на 10 років, обіцяючи зі свого боку щотижня сплачувати місту 5 % від виручки. «Автомобили-омнибусы в Париже и Берлине работают прекрасно, в чем убеждаются посещающие эти города. Качество мостовой особого значния при этом не имеет», – стверджувалось у замітці «Южного Края».

Друге повідомлення, можливо, пов'язане із попереднім, з'явилося в «Южном Крае» у квітні 1908 р. [67]. У ньому йшлося про запит до міської управи, зроблений домовласником К. Б. Скрижеєвим від групи осіб, які бажали заснувати у Харкові компанію з автомобільних перевезень пасажирів і вантажів. Заявник прагнув з'ясувати умови, на яких компанія мала сплачувати податки місту, а також цікавився чи буде можливим застосування до компанії правил, що набули чинності 1 вересня 1904 р. Важливим питанням для нього було також з'ясування можливих розмірів автомобілів – «могут ли быть размеры автомобилей в ширину 2 арш. 10 верш.⁸ и в длину до 6 арш. 7 вер.⁹, грузовые, и для подъема до 300 пудов¹⁰ нетто, или она (управа – А. Д., Н. О.) найдет возможным допустить вагоны больше означенных размеров». Про те, що і цей проект був тісно пов'язаний із вирішенням питання щодо бельгійського Товариства, свідчать замітки, опубліковані у червні 1908 р. у газетах «Утро» і «Харьковские губернские ведомости» [68; 69]. У них, зокрема, зазначалось, що у випадку досягнення згоди між містом і бельгійцями ініціатори проекту відмовляться від організації автомобільних пасажирських перевезень. Якщо ж угоду укладено не буде, то з цього питання до міської думи планувалось подати окрему заяву. Натомість компанія не відмовлялась від ідеї вантажних перевезень автомобілями вантажопідйомністю не менше 300 пудів (в газеті «Утро» – 800 пудів, що, ймовірно за все, хибодрук), висловлювала думку щодо необхідності створення автомобільного асенізаційного обозу, а також планувала організувати рух чотиримісних автомобілів за наймом напрокат. На жаль, всі описані пропозиції на той час лишились на папері.

До спроби практичного втілення дійшов, утім, інший проект, ініційований власниками дачної місцевості Помірки поблизу приміського гаю Олексієм Петровичем Акіменком та Іваном Васильовичем Семененком. Вперше про нього «Южный Край» повідомляє у січні 1908 р. [70], зазначаючи, що ініціатори вже замовили у Берліні два великих автомобілі з так званим імперіалом – місцями для сидіння на даху транспортного засобу, розрахованим на 25 пасажирів. Вартість обох машин, пристосованих саме для приміського сполучення, становила близько 15 тис. крб., а платня за проїзд мала становити в один кінець 20 коп. для дачників Помірок і 30 коп. «с катающихся». Розпочати рух автомобілів, що мали заступити омнібуси та лінійки, передбачалось з четвертого дня Великодня, який 1908 року припадав на 26 квітня. Автомобілі-вагони справді розпочали свій рух на приміському маршруті до Помірок, що засвідчує рекламне оголошення про відкриття уцій дачній місцевості театру, доставку публіки до якого здійснювали, зокрема, також «громадные автомобили-омнибусы» [71]. Відгуки про новий спосіб перевезення пасажирів виявились незадовільними. По-перше, у періодиці висловлювалось незадоволення тим, що попри збереження суми вартості проїзду для дачників (20 коп.), для інших пасажирів вона суттєво зросла, здорожчавши на 10 коп. [72]. По-друге, як зазначається у публікації «Горе-автомобили» [73], пасажирів скаржились на «невероятную встряску», спричинену як незадовільним станом проїжджої частини, так і «автомобусів» (саме так, у лапках, названо тут транспортний засіб), які, на думку дописувача, були «наскоро приспособлены из грузовых под пассажирские». «Положим, нашего обывателя по части мостовых терзаний на переездах и переходах ничем не удивишь, но все же померковские автомобили и им не под силу. Марка уж больно жесткая и выносит ее в состоянии только немногие», – підсумовує він.

⁸ Приблизно 1 м 88 см.

⁹ Приблизно 4 м 56 см.

¹⁰ Приблизно 4 тони 920 кг.

Перший, переважно негативний досвід налагодження регулярних автомобільних пасажирських перевезень у Харкові влітку 1908 р., безумовно, вплинув як на громадську думку щодо автомобільного транспорту, так і на вирішення трамвайного питання з бельгійським Товариством у Харківській міській думі. Так само важливою стала книга гласного думи Д. І. Височина «Бельгийские кандалы» [22], яка була опублікована на початку вересня 1908 р. У числі за 12 вересня 1908 р. «Утро» повідомляє, що книга з'явилась «на днях», і її наклад, що становить тисячу примірників, призначений для безкоштовного поширення серед «домовладельцев и обывателей города» [74]. В опублікованій поряд замітці сказано, що вирішення питання договору з бельгійським Товариством трамвайною комісією затягується і не може бути винесене на найближчу сесію міської думи, заплановану на 18 вересня 1908 р. [75]. Вочевидь, книга Д. І. Височина була видана і поширювалась з метою пришвидшити вирішення трамвайного питання, причому її зміст був жорстко критичним щодо бельгійського Товариства і прибічників угоди з ним. Вона також актуалізувала призабуту вже ідею створення конкуренції бельгійській конції шляхом започаткування міського автомобільного пасажирського транспорту. Брошура досягла поставленої мети – вже у жовтні 1908 р. обговорення умов взаємодії з бельгійським Товариством суттєво активізувалось як на рівні громадськості, так і міського самоврядування, й у ньому знову повернулись до розгляду ідеї організації у місті автомобільних пасажирських перевезень. При цьому посилення як на матеріали книги Д. І. Височина, так і на практичний досвід автомобільних пасажирських перевезень за маршрутом Харків–Помірки стали використовувати як важливі аргументи у дискусії.

Вперше після довгої перерви думку про необхідність поновлення розгляду питання про використання автомобільних пасажирських перевезень як засобу боротьби з бельгійською конкою було публічно озвучено 18 жовтня 1908 р. Зробив це гласний Н. Ф. фон-Дітмар під час засідання комісії при електротехнічному відділі Імператорського технічного Товариства, зауваживши, що питання мають розглянути саме фахівці-інженери і раніше він вже пропонував міському правлінню ініціювати такий розгляд, однак тоді до нього чомусь не дослухались. За підсумками засідання було прийнято рішення підготувати доповіді з економічних та технічних питань договору з бельгійцями і представити їх на наступному засіданні, запланованому на 22 жовтня 1908 р. [76].

Майже одночасно до питання організації автомобільних пасажироперевезень звернулись і представники громадськості, ініціювавши проведення загальноміських зборів «домовладельцев и обывателей» Харкова, причому першим у переліку ініціаторів названо затятого противника угоди укладання угоди з бельгійцями Д. І. Височина. Зібрання з дозволу губернатора відбулось 20 жовтня 1908 р. [77; 78; 79; 80]. Головував на ньому також Н. Ф. фон-Дітмар, який у вступній промові згадує про «устройство автомобильного движения в целях понижения выручки бельгийцев, а следовательно, и понижения цены выкупа», однак характеризує цей захід як «средство героическое и мало надежное» [78, с. 4]. Під час виступів і обговорення думку щодо неефективності автомобільних пасажирських перевезень як засобу боротьби проти власників конки висловив також І. В. Семененко. За його словами, автомобільні пасажироперевезення – це «картонный меч, которым делается угроза бельгийцам, и они ответят на нее только улыбкой» [80, с. 4]. Доповідач гаряче заперечував рентабельність руху автобусів, не погоджуючись зі зробленими у брошурі «Бельгийские кандалы» розрахунками. Так, він вважав нереальними наведені Д. І. Височиним витрати всього у 30 крб. на день на автобус, стверджуючи, що сам лише бензин коштуватиме більше, а разом із шинами, які дуже швидко псується, витрати на утримання автобуса становитимуть 71 крб. на день. Посилаючись на досвід Москви, де організація автомобільного руху виявилась збитковою, виступаючий стверджував, що впродовж першого ж року Харків так само зазнає збитків на суму 417 тис. крб. Опонуючи наведеним міркуванням, Д. І. Височин наголошував, що наведені цифри нерентабельності не доведені, та й узагалі автомобільні перевезення пропонуються лише як суто тимчасовий

захід саме для боротьби з бельгійцями. У полемічному запалі він навіть перейшов на особистості, нагадавши І. В. Семененкові про його негативний досвід організації перевезень між Харковом та Помірками і пояснивши провал винятково жадібністю підприємця і невдалим вибором автомобілів, які назвав «дровами».

Завершив обговорення доцільності організації автомобільних перевезень К. А. 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 також 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 доповідач [8-, с. 4]. Нарешті, К. А. 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. Б. 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, утримались двоє – І. К. Грищенко та І. В. Семененко. Автомобільне питання було, як бачимо, важливою темою в обговоренні, хоча доповідачі не дійшли узгоджених висновків і, тим більше, не зробили конкретних пропозицій.

Друге засідання комісії електротехнічного відділу технічного Товариства 22 жовтня 1908 р. стало щодо автобусного питання проміжним, доручивши підготовку доповіді щодо запровадження автомобільного сполучення як способу конкуренції з конкою інженерам П. В. Ключе та І. В. Корейво [81; 82; 83; 84]. Нарешті під час третього засідання трамвайної комісії електротехнічного відділу технічного Товариства, що відбулось 28 жовтня 1908 р. під головуванням інженера А. М. Кузнецова і за участі гласних міської думи, ключовою стала доповідь інженера І. І. Корейво [85; 86; 87; 88]. Навівши чималий обсяг порівняльної інформації про розвиток автомобільної справи в Російській імперії та особливо за кордоном, доповідач обчислив витрати на одну версту руху автобуса у 42 коп., а загальні витрати на автомобіль на день у 52 крб. 50 коп. Ця сума була меншою за обчислену І. В. Семененком (71 крб.), однак суттєво більшою за ту, яку було вираховано Д. І. Височиним (30 крб.). У підсумку І. І. Корейво дійшов висновку, що автомобільні пасажирські перевезення не можуть бути вигідними за умови збереження тих тарифів на оплату проїзду, за яких дають прибуток кінний та електричний трамваї. Заперечуючи доповідачу, К. Г. Шиманський, який був власником автомобільної справи у Санкт-Петербурзі, стверджував, що там витрати на автомобіль на день становлять 45 крб. Разом із Н. Н. Салтиковим він наполягав, що налагодження автомобільних пасажирських перевезень все ж можливе як тимчасовий захід для боротьби з бельгійським Товариством, однак члени електротехнічного відділу проголосували проти організації автомобільного транспортного сполучення як економічно невиправданого навіть у якості засобу протистояння з власниками конки. Нарешті автомобілям як засобу для перевезення пасажирів, приділив увагу також харківський міський голова О. К. Погорелко у своїй доповіді під час засідання міської думи 3 листопада 1908 р. [89; 90]. На жаль, зробив він це у максимально узагальненому вигляді, приділивши увагу винятково досвіду великих західноєвропейських міст. Принаймні у періодиці, на жаль, було оприлюднено лише ту частину доповіді О. К. Погорелка, в якій відсутня інформація про його думки щодо організації автомобільних пасажирських перевезень саме у Харкові.

Отже, впродовж осені 1908 р. у Харкові відбулось всебічне обговорення організації міських автомобільних пасажироперевезень у контексті вирішення трамвайного питання й організації конкуренції бельгійській конці. У його ході виокремились дві позиції. Перша

полягала у тому, що автобусне сполучення є нерентабельним і його неможливо використати для боротьби з бельгійським Товариством. Друга ж, не заперечуючи високої витратності автомобільного сполучення, відстоювала можливість організації автобусних перевезень у Харкові принаймні як тимчасового заходу у боротьбі з власниками конки, щоб змусити їх продати підприємство на вигідніших місту умовах. Попри брошуру Д. І. Височина «Бельгийские кандалы» і позицію К. Г. Шиманського, які відстоювали думку організації автобусного сполучення, більш переконливими виявились їхні опоненти, особливо після виступу інженера І. І. Корейво на засіданні трамвайної комісії електротехнічного відділу технічного Товариства, в якому було переконливо доведено економічну нерентабельність налагодження автомобільних пасажироперевезень. Поразку прибічників організації автобусного сполучення остаточно зафіксувала проведена 25 січня 1909 р. громадська нарада з трамвайного питання [91; 92; 93; 94]. Невдалий виступ Д. І. Височина, який лишився малозрозумілим присутнім, а також критика його пропозицій з боку І. В. Семененка вкотре призвели до відсунення автомобільного питання на другий план і зосередження як громадськості, так і органів місцевого самоврядування на розгляді умов договору з бельгійським Товариством і розвитку електричного трамваю.

Серед причин гальмування позитивного розгляду проекту у преріодиці згадували також створення небажаної конкуренції візникам. Так, у замітці «Из дорожных разговоров» наводився такий діалог між харківським і полтавським купцями:

«– Ну, а что же с автомобилями будет? Вы не знаете, как, наконец, вопрос разрешили?»

– Постановили было допустить автобусы для публичного пользования, и явились предприниматели, которые подрадили для этого все свободные на юге машины. Вот в Харькове взяли три больших автобуса у братьев Теплиц, доставили их уже на вокзал, – и как раз в этот момент получается новое решение вопроса...

– В чем же тут дело?

– А, видите, извозчикам тогда придется заработок сильно сократить. При высокой плате на это время, в автобусе поедет и состоятельный человек, чтобы не брать дорогостоящего экипажа или обыкновенной даже пролетки... Другой причины нет, как устранение конкурента» [95].

Припинення обговорення проєктів організації автомобільного руху у контексті вирішення трамвайного питання як під час громадських зборів, так і на засіданнях Харківської міської думи не стало на заваді подальшому розвитку приміського автобусного сполучення. Перший не надто вдалий досвід організації руху на маршруті Харків–Помірки влітку 1908 р. не зупинив ініціаторів проєкту. На початку 1909 р. у газетах з'явилися замітки про те, що О. П. Акіменко та І. В. Семененко планують влітку цього року покращити автомобільні перевезення пасажирів на своєму маршруті, замінивши вантажні автомобілі пасажирськими, купленими за кордоном на паях, кожен з яких становив 500 крб. За умови здійснення десяти рейсів обидва автомобілі могли доправити до Помірок до 500 пасажирів [96; 97]. У березні було надруковано перші рекламні оголошення Автомобільного товариства «А. П. Акименко и К», в яких повідомлялось, що з травня 1909 р. заплановано відкрити автомобільне сполучення між Харковом і Помірками на автомобілях фірми «Fiat» місткістю до 25 пасажирів. Щоденно планувалось 18 рейсів згідно розкладу при швидкості 15 хвилин і платні 20 коп. в один бік [98; 99]. Реалізувати заплановане, щоправда з певними змінами, дійсно вдалось вже з кінця травня 1909 р. Про це також свідчать рекламні оголошення [100; 101]. У них повідомлялось, що 20-тимісні автобуси щоденно відходять від будинку Губернської Земської Управи на вул. Сумській згідно розкладу, а платня становить 30 коп. в один бік. На жаль, позбутись проблем на маршруті так і не вдалось – якщо минулого року дописувач «Южного Края» скаржився на тряску, то тепер звичними стали часті зупинки автобусів через поломки чи нестачу бензину, під час яких пасажирів змушені були прогулюватись уздовж шосе в очікуванні, коли автомобіль нарешті рушить [102].

Ще одним досвідом функціонування автобусного сполучення у Харкові 1909 р. стали регулярні рейси пасажирських автомобілів, організовані конторою Тепліца у дні перегонів на іподромі. «Южный Край» повідомляє, що перевезення здійснювались на автомашині фабрики «Siat» на 28 місць. Вперше рух було розпочато 9 квітня 1909 р., він відбувався від драматичного театру на Театральній площі до іподрому і назад, а рейс в обидва боки здійснювався за 25 хвилин [103]. Схожу інформацію наводить і дописувач газети «Утро»: «В настоящее время в дни скачек на промежутке от драматического театра до харьковского скакового ипподрома начал курсировать автомобиль фирмы «Fiat»¹¹, представителем которой состоит г. Теплиц. Плата за проезд с каждого пассажира в один конец взимается в размере 20 копеек. Всех мест в автомобиле имеется около 30. Публика очень охотно пользуется столь удобным и быстрым передвижением и третьего дня места в автомобиле брались, что называется, с бою. Все расстояние от драматического театра до ипподрома автомобиль проходит в течение 15 минут. Движение автомобиля приурочено в дни скачек к началу и концу их. Автомобиль успевает в день сделать концов около 20, что дает довольно приличный доход» [104].

Новий спосіб пересування набув значної популярності серед публіки, і вже за кілька днів поліцейський звернувся до харківської міської управи із запитом, «было ли выдано разрешение на езду по гор. Харькову вагона-автомобиля и кому выдано, а также имеется ли какое-либо постановление управы о движении подобных вагонов, так как движение таковых по людным улицам в виду тесноты их далеко не безопасно, – и если управа находит возможным допустить движение подобных вагонов, то желательно, чтобы они, во избежание несчастных случаев, двигались не по главным улицам, а по улицам, параллельным этим последним» [105]. Судячи з усього, саме цей короткочасний досвід організації автобусного руху в Харкові згадувався у цитованому діалозі харківського і полтавського купців.

Чергове повернення до розгляду проєктів організації регулярних автомобільних пасажироперевезень у Харкові відбулося восени 1909 р. До цього часу К. Г. Шиманський встиг з весни 1909 р. стати офіційним представником німецької фабрики у Гаггенау з продажу автомобілів, про що свідчить низка рекламних матеріалів у газеті «Утро» [106–112].

АВТОМОБИЛИ
 всевозможныхъ
 типовъ
 лучшей герман-
 ской фабрики
 въ Таггенау.

18993 10-1 **ПРЕДСТАВИТЕЛЬ**
К. Г. ШИМАНСКИЙ
 въ Харьковѣ, телефонъ № 619.
Проспекты высылаются по первому требованію.

¹¹ Швидше за все, у замітці газети «Утро» марку автомобіля («Fiat») зазначено вірно, тоді як «Siat» в «Южном Крае» є хибодруком.

Утро. Воскресенье, 29 марта 1909 г. № 702. С. 8

АВТОМОБИЛИ
знаменитой германской фабрики въ Гаггенау.



Въ послѣднюю гонку грузовыхъ автомобилей Гаггенаускій заводъ получилъ четыре золотыя медали во всѣхъ четырехъ классахъ и добавочную награду за наименьшій расходъ бензина.

Представитель
Константинъ Георгіевичъ ШИМАНСКІЙ.
 Харьковъ, Скобелевская площадь, № 32. Телефонъ 619. 15872 10—3

Утро. Воскресенье, 14 июня 1909 г. № 766. С. 8

У числах за 5 листопада 1909 р. «Южный Край» і «Утро» повідомляють про нове клопотання К. Г. Шиманського до міської управи з проханням надати йому дозвіл на відкриття автобусного руху паралельно конці на маршруті від ветеринарного інституту по Сумській вулиці, Николаєвській і Торговій площах, через Лопанський міст, по Єкатеринославській вулиці до залізничного вокзалу й у зворотному напрямку [113; 114]. Умови, за яких підприємець брався за реалізацію проекту і які просив винести на розгляд найближчого засідання міської думи, були такими:

1. надання монопольного права на автобусне обслуговування зазначеного маршруту і недопущення жодної конкуренції впродовж 10 років;
2. дозвіл на створення компанії або акціонерного Товариства для організації зазначеного підприємства;
3. право на самостійний вибір підприємцем типів автобусів, причому на поточний момент К. Г. Шиманський обрав автобуси з імперіалом;
4. зобов'язання підприємця сплачувати міській управі за право монопольної експлуатації лінії 3 % від валової виручки на користь міста;
5. платня за проїзд встановлюється у розмірі 5 коп. всередині салону і 4 коп. на імперіалі;
6. у випадку, якщо на зазначеному маршруті впродовж десятилітнього терміну місто замінить конку електричним трамваєм, воно зобов'язане буде взяти участь у відшкодуванні реальної вартості автобусів з усім обладнанням.

Клопотання К. Г. Шиманського із наведеними пропозиціями було розглянуте Харківською міською думою 25 листопада 1909 р. [115; 116]. Комісія у складі гласних Н. Н. Салтикова, Н. С. Богатирьова, А. П. Остапенка та С. Д. Сотникова трьома голосами проти одного (А. П. Остапенка) визнала укладання договору з К. Г. Шиманським

на запропонованих ним умовах несвоєчасним, особливо акцентуючи увагу на тому, що підприємець бажав стати монополістом автобусного руху на зазначеному маршруті, одночасно висуваючи умову, що рух буде вважатись існуючим, навіть якщо на лінію буде виведено лише один автомобіль. У цьому міський голова вбачав можливість для бельгійської конки захиститись від конкуренції з боку автобусного руху на увесь ймовірний термін концесії К. Г. Шиманського – 10 років. Така умова видалась комісії неприйнятною і зрештою було вирішено продовжити подальші переговори з підприємцем щодо умов концесії, оскільки підприємець погоджувався змінити свої початкові пропозиції відповідно до побажань гласних, наприклад, пустити на маршрут не один, а відразу три автобуси, а потім додати до них ще три. Питання виопрацювання умов угоди було доручене спеціальній комісії у складі гласних Н. Н. Салтикова, Н. С. Богатирьова, А. П. Остапенка, С. Д. Сотникова, І. В. Семененка, Є. А. Москова, С. А. Раєвського та І. М. Бич-Лубенського.

Через кілька днів після цього засідання міської думи в «Южном Крае» було надруковано фельетон, в якому автор в іронічній формі жалів бельгійських власників конки, інтереси яких могли б суттєво постраждати внаслідок пуску автобусів: «Нет, уж вы как хотите меня назовите, упрекайте в измене интересам родного города, но я сознаюсь открыто:

– Мне жаль бельгийцев!

Нельзя же так, в самом деле, бить до бесчувствия! Устроили трамвай. Темной ночью прорезали бельгийскую линию. Казалось бы, довольно... Так нет же! Судьба повернулась к коночникам спиной, и за одним ударом следует другой.

– Автобус.

Это, конечно, очень мило. Автомобильное сообщение от вокзала – большое удобство. Но не приходил ли вам в голову вопрос:

– Почему теперь?

О, я отнюдь не хочу сказать, что мы не доросли еще до "автобусов"! В Париже вот уже заводятся "аэробусы", а автомобили для Харькова – не новость. Я, напротив, удивляюсь:

– Почему так поздно?

Почему тому же г. Шиманскому эта мысль не пришла раньше? Когда о трамвае и разговора не было, никто не помышлял об автобусах, которые тогда, конечно, были еще нужнее, чем теперь.

Так у нас всегда. "Не было ни гроша, а вдруг алтын", - может сказать обыватель. Бельгийцы же внезапно очутились в положении бедного Макара, на которого все шишки валятся. Трамвай... Автобус...

<...>

Нет, положительно заявляю:

– Мне жаль бельгийцев!» [117].

Після розгляду початкової пропозиції К. Г. Шиманського на засіданні міської думи, на початку грудня 1909 р. підприємець звернувся з проєктом нових умов організації автобусного сполучення по маршруту від ветеринарного інституту до залізничного вокзалу, тепер уже «на общих основаниях извозного промысла». К. Г. Шиманський так само претендував на монопольне право автобусного сполучення на зазначеному маршруті, а також залишав за собою право самостійно визначати кількість автобусів, які працювали б на маршруті того або іншого дня [118; 119]. Нові пропозиції було розглянуто на засіданні міської думи 21 грудня 1909 р. [120]. Більшість гласних висловились «за разрешение движения, во-первых, потому, что оно ни в каком отношении не стеснит и не свяжет город; во-вторых, потому, что автобуса во многом помогут обывателям, которые теперь не попадают очень часто на конку за ее переполнением». Зрештою міська дума висловила згоду щодо надання К. Г. Шиманському дозволу на організацію автобусного руху в місті на загальних умовах візницького промислу, конкретні ж умови щодо вартості оплати проїзду і напрямків руху мали бути висвітлені в окремій доповіді міської управи. Питання рухалось до позитивного вирішення, і вже у лютому 1910 р. підприємець доправив до Харкова

автобуси, розмістивши їх у депо на Подольському провулку поблизу Подольського мосту [121].

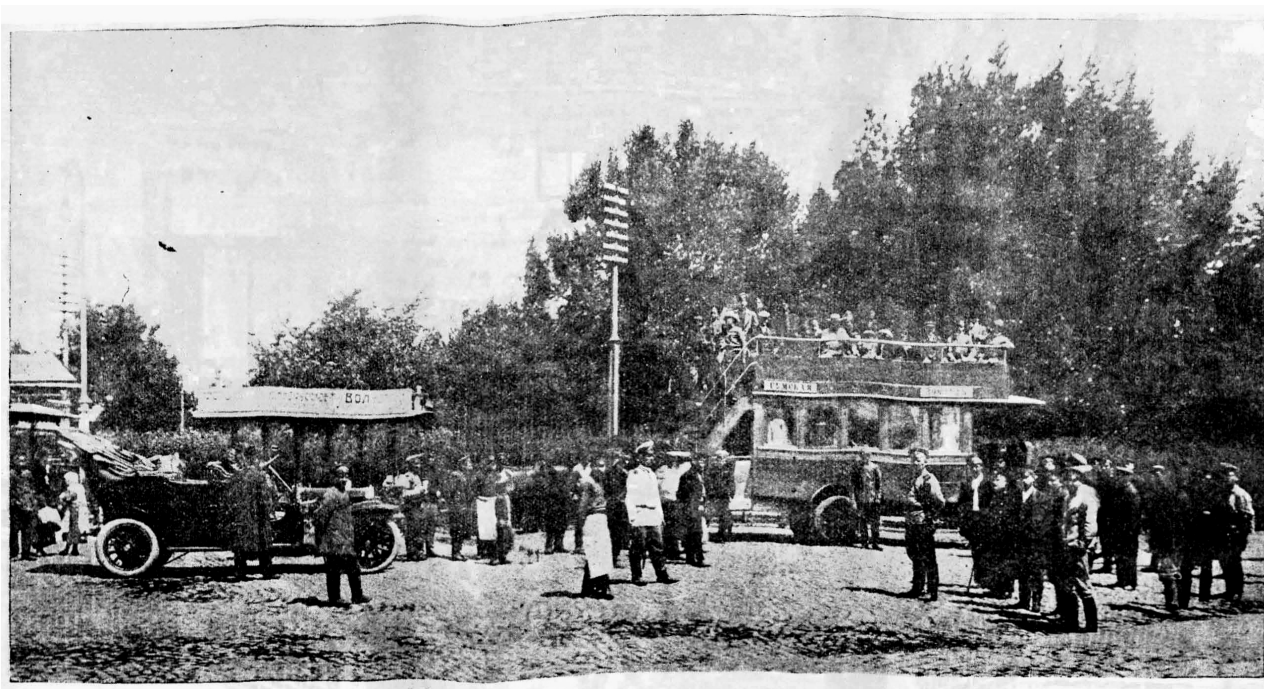
Остаточне рішення щодо надання К. Г. Шиманському дозволу організувати у місті автобусний рух з конкретними умовами було прийнято на засіданні Харківської міської думи 13 березня 1910 р. [122; 123; 124]. Дозвіл надавався на загальних умовах візницького промислу за маршрутом вул. Сумська – залізничний вокзал. Платня за проїзд встановлювалась на рівні 7 коп. усередині салону і 5 коп. на імперіалі. Випробувальний рейс автобуса К. Г. Шиманського було здійснено 28 квітня 1910 р. [125; 126; 127]. У замітці з цього приводу зазначалось, що імперіали автомашин, які планувалось використовувати на маршруті від рогу Ветеринарної вулиці до вокзалу були розраховані на 42 пасажирів. Випробування виявились задовільними, однак було зроблено зауваження, що на окремих ділянках маршруту є небезпека здоров'ю пасажирів імперіала через надто низько розміщені телефонні та електричні дроти [125]. Цю небезпеку слід було ліквідувати.

На початку травня 1910 р. дописувач «Южного Края» повідомляв про враження від появи нового транспортного засобу на головній харківській вулиці: «В Харькове появились автобусы. Громадний экипаж, громыхающий и пыхтящий, медленно проезжал по Сумской. «Ваньки» робко жались к тротуарам, лавируя между бельгийскими вагонами и невиданным автобусом. Трудно тут разъехаться. Автобус не для Сумской улицы в пролете между северным и государственным банками. Впрочем, может быть, привыкнем, обойдемся...» [128].

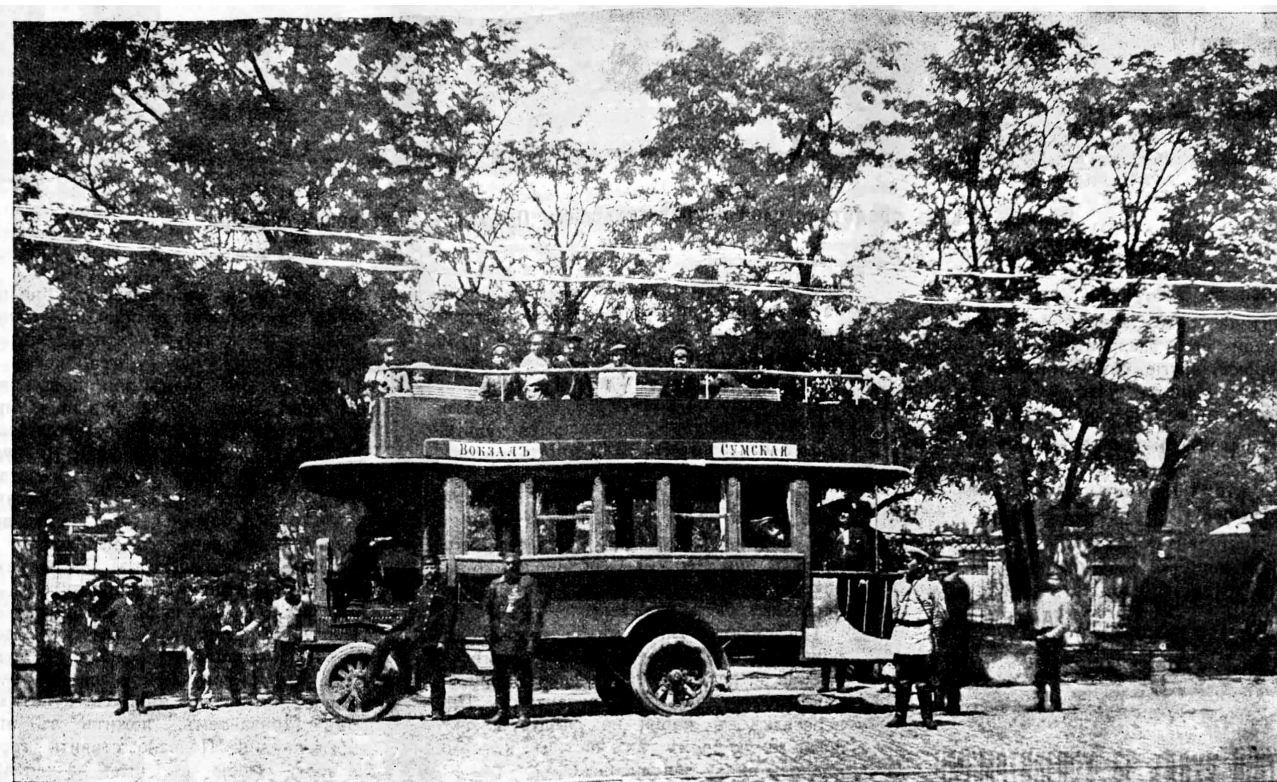
Офіційний дозвіл на рух автобусів К. Г. Шиманського за визначеним маршрутом було надано харківським губернатором М. К. Катериничем у середині травня 1910 р. [129]. Автобусний рух на лінії вулиця Сумська – залізничний вокзал дозволявся за умови підняття телефонних дротів, що перетинали проїжджу частину, на таку висоту, «чтобы пассажир, стоящий на имперiale автобуса, не мог быть задет телефонной проволокой». Перед відкриттям руху спеціальна комісія мала здійснити повторний огляд усього маршруту. Ця перевірка відбулась 2 червня 1910 р., коли було здійснено пробну поїздку автобуса з представниками спеціально скликаної комісії на чолі з міським головою О. К. Погорелком в якості пасажирів. Комісія дозволила рух автобусів, оскільки телефонні дроти на вулицях Сумській та Єкатеринославській, якими проїжджав автобус, було піднято на належну висоту і вони не загрожували життю і здоров'ю пасажирів. Важливою умовою стала також висунута комісією вимога, щоб шофери були «подвергнуты самому строгому экзамену в умении управлять автобусами». Висновок комісії було відправлено на розгляд губернського у земських і міських справах присутствія для затвердження губернатором і встановлення вартості проїзду [130; 131].

Дозвіл Харківського губернського начальства на тимчасовий («впредь до выяснения степени безопасного курсирования») рух автобусів К. Г. Шиманського від рогу вулиць Сумської та Ветеринарної до вокзалу Південної залізниці і назад було надано з 5 червня 1910 р. [132]. Офіційний рух на маршруті розпочався 6 червня 1910 р. У день відкриття на маршрут було виведено три автобуси, кожен з яких зробив по 10 рейсів. Усього було перевезено близько двох тисяч пасажирів, причому внаслідок неймовірного напливу публіки, яка переповнювала автобуси, кондуктори не змогли видати всім білети на проїзд. Внаслідок цього серед пасажирів було чимало «зайців». Особливих інцидентів під час руху не було, хіба що двічі автобуси зупинялись на Єкатеринославській та Сумській вулицях через незначні несправності, які було швидко полагоджено. В цілому ж популярність нового транспортного засобу серед публіки була неймовірною. Дописувач «Южного Края» зазначав: «Автобусам отдавалось предпочтение перед конкой и у вокзала можно было видеть как неохотно, не добившись места в автобусе, публика занимала места в конке, с завистью посматривая на быстро наполнявшиеся и также быстро отходящие и опережающие медлительные кончные вагоны автобусы» [133; 134].

Поява у Харкові у червні 1910 р. автобусів стала настільки знаковим явищем у повсякденному житті містян і справила таке враження харківців і, зокрема, кореспондентів «Южного Края», що впродовж червня – серпня 1910 р. в газеті з'явилося понад 10 публікацій про цей новий вид громадського транспорту, а в ілюстрованому додатку до числа газети «Южный Край» від 20 червня 1910 р. було опубліковано дві його світлини – «Харьковский автобус на Привокзальной площади» та «Харьковский автобус у сада Ветеринарного института» [135]. Судячи з фото, це автобуси фірми Gaggenau моделі С 32 [див.: 9].

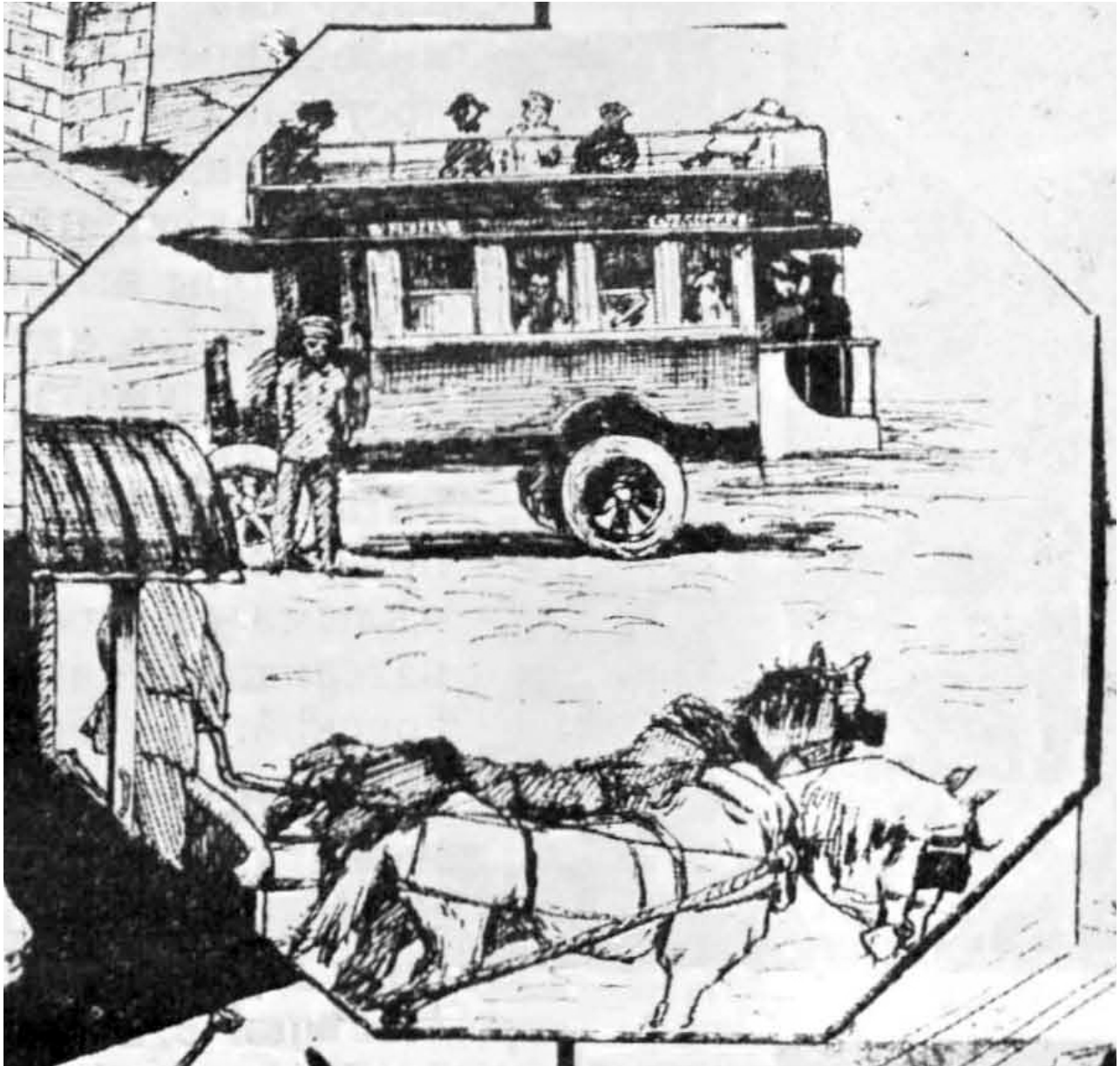


Харківський автобус на Привокзальній площі



Харківський автобус біля саду Ветеринарного інституту

Потрапив новий транспортний засіб і на опубліковану в «Южном Крае» на початку липня 1910 р. карикатуру «Харьковские контрасты», де, поміж зображень кількох інших «контрастів» міста, було поміщено також малюнок, на якому чепурний автобус К. Г. Шиманського протиставлявся виснаженим й охлялим коням, запряженим у вагон кінного трамваю [136].



«Харьковские контрасты» (фрагмент)

У замітці «Движение автобусов продолжается» зауважувались переваги автобусів перед кінним трамваем, оскільки вони рухаються значно швидше і без пересадки, а зупиняються майже на всіх зупинках конки. «Жаль только, – зазначав дописувач, – что автобусы ходят довольно редко, в виду чего публика, не дождавшись автобуса, садится на конку, которая в последнее время выпускает больше вагонов» [137]. У наступному газетному повідомленні автор теж шкодував, що автобусів, таких популярних серед публіки,

надто мало і вони довго стоять на станції відправлення, хоча пасажири моментально заповнюють їх відразу після приходу на зупинку. За таких умов автобусам було складно конкурувати з конкою, яка встигала за цей час відправити 3–4 вагони. «А между тем нельзя не пожелать скорейшей замены этими автобусами первобытного и жестокого по отношению к животным бельгийского учреждения, которое наряду с нашими реками и бочками ассенизаторов, обозами, разъезжающими по улицам среди белого дня, сделались для нашего города притчей во языцех» [138].

Ще один газетний матеріал заслуговує на те, щоб зачитувати його повністю: «Несмотря на незначительное пока число курсирующих автобусов, они, несомненно, приносят большую пользу. Автобус проходит расстояние от вокзала до драматического театра в течение 15 минут, включая сюда остановки, и идет без всякой пересадки. Наша же злосчастная конка, которую теперь город немного «подтянул», за 15 минут доходит с вокзала только до Павловской площади. Расстояние же от последней до драматического театра она проходит в 10 минут. Если к этому прибавить, что на пересадке ожидание сумского вагона продолжается иногда 5 и более минут, то приходится заключить, что пассажиры автобуса прибывают на место назначения вдвое скорее, чем пассажиры г.г. бельгийцев. Для дачников, спешащих на вокзал к поезду и едущих с Сумской улицы, автобусы незаменимы. Однако, пока еще число вагонов незначительно, автобусы долго стоят на конечных пунктах (вокзал и угол Ветеринарной), что, конечно, не в интересах публики. Когда же число вагонов будет увеличено, автобусы явятся громадными конкурентами для конки. Достаточно сказать, что автобус обгоняет на Екатеринославской улице 2, а иногда и 3 вагона конки. Необходимо также отметить, что шоффера (*саме так, з подвійною «ф»* – А. Д., Н. О.) прекрасно справляются со своими обязанностями» [139].

Як бачимо, питання конкуренції автобусів з конкою виявилось перспективним, однак на практиці, за обмеженої кількості автомобілів на лінії (їх було всього три), новий транспортний засіб програвав кінному трамваю і був радше потенційною, ніж реальною загрозою для бельгійського Товариства. З огляду на це нагальним було питання збільшення кількості вагонів-автобусів на маршруті і, за свідченням автора газетного матеріалу, К. Г. Шиманський найближчим часом планував це зробити, додавши кілька нових автомобілів на маршрут. Поки що ж багатьом пасажирам доводилось чекати по кілька годин, щоб покататись на автобусі, а місця «на вокзал і на Сумську брались приступом, прямо с боя». Виручка з кожного автобуса становила в середньому 35–40 крб. [140].

Значна кількість пасажирів, тіснява і товкотнеча під час посадки в автобуси швидко привабили дрібних злочинців. Перша відома кишенькова крадіжка в автобусі сталась вже 14 червня 1910 р., коли у члена громадянського відділу харківського окружного суду С. В. Роздольського поблизу вокзалу поцупили золотий годинник вартістю 105 крб. [141; 142]. Наступного дня в автобусі було вкрадено гаманець, і власник через оголошення в «Южном Крае» просив крадія повернути два ключі і записочки [143]. Не забарились і перші дорожньо-транспортні пригоди за участі міських автобусів. Так, 21 червня 1910 р. перший номер автобуса, проїжджаючи через Павловську площу у напрямі Сумської вулиці, налякав коня ванька (візника) № 233, який рухався назустріч. Злякавшись автобуса, кінь смикнувся убік, зачепивши дροжками вагон кінного трамваю № 33, екіпаж перекинувся, викинувши на бруківку пасажирку з дитиною. Пасажирка забила руку, дитина відбулась переляком, а у дрожек ванька зламались голоблі [144; 145]. Траплялись подібні ДТП і пізніше – 7 липня на Павлівській площі коні двох дрогалів, злякавшись автобуса, вискочили на тротуар і мало не увірвались до широко відчинених дверей одного з магазинів [146].

Інформацію про кількість і час прибуття додаткових автобусів знаходимо у матеріалі «Южного Края» від 25 червня 1910 р., в якому повідомляється, що до Харкова приблизно через два тижні мають прибути два додаткові автомобілі, і це має суттєво посприяти врегулюванню автобусного руху [147]. Втім, не все пішло так, як планувалось. Вже наприкінці липня на маршруті лишився тільки один автобус з трьох, оскільки два інші були

відправлені на переобладнання з метою заміни старих двигунів новими «более сильными, при которых движение автобусов будет гораздо исправнее, чем было до сих пор». Два нові автобуси все ще не прибули, і тепер у серпні очікували вже на прибуття аж трьох автобусів, що дозволило б збільшити кількість парку до шести автомашин. Планувалось, що чотири з них лишаться на старому маршруті з Сумської до залізничного вокзалу, а два відкриють автобусне сполучення між вокзалом та вулицею Старомосковською [148]. Виконати заплановане вдалось лише частково – 1 серпня на лінію вийшов автобус № 4, який був суттєво потужнішим і комфортнішим за перші три, оскільки мав сильніший двигун і м'якші ресори. Ймовірно, це був автобус моделі С 40 фірми Gaggenau і судячи з усього, саме його фото (наскільки можна судити через погану якість зображення) було опубліковане у числі «Южного Края» за 21 листопада 1910 р. у матеріалі під заголовком «Два способа передвижения в Харькове. Вагон конно-железной дороги. Автобус» [149].

Втім, попри прибуття четвертої автомашини, попервах на початку серпні 1910 р. на маршруті попервах залишився лише один автобус, оскільки на перших трьох міняли покриття, і вивести їх з ремонту планувалось лише наступного тижня. З новою автомашиною запровадили і нові правила поведінки в автобусі – відтепер один кондуктор перебував у салоні транспортного засобу, а другий – на імперіалі. Пасажири допускались в автомобіль у строго визначеній кількості з метою запобігання перевантаженню, а на імперіалі заборонялось їхати стоячи. Незабаром планувалось також додати ще один новий автобус під № 5 [150].

Здійснити останнє, судячи з усього, не вдалось, принаймні у замітці від 21 жовтня 1910 р. повідомлялось, що К. Г. Шиманський був власником усього чотирьох автобусів [151]. Та й ці чотири перебували у далеко не найкращому стані. На початку вересня 1910 р. міський поліцеймейстер звернувся до будівельного відділу губернського правління з клопотанням призначити спеціальну комісію для огляду автобусів К. Г. Шиманського, які перебували у несправному стані й випускали багато їдкового диму. Реагуючи на звернення, губернське правління просило старшого фабричного інспектора зі спеціальною комісією оглянути автобуси і з'ясувати, чи не може несправність двигуна призвести до вибуху [152; 153]. Про не надто високу рентабельність підприємства свідчить той факт, що коли до Харківської міської думи було подано пропозицію про надання автобусної концесії у місті одному із великих закордонних акціонерних товариств, К. Г. Шиманський не збирався конкурувати, а лише висловлював жаль, що його почин не було підтримано місцевими капіталістами і просив включити до умов договору щодо концесії вимогу сплатити йому за наявні у нього чотири автобуси [151; 154].

Втім, пропозиція щодо автобусної концесії з боку іноземного акціонерного товариства не просунулася далі розгляду на одному із засідань міської думи, і після зимової перерви з весни 1911 р. автобуси К. Г. Шиманського знов відновили рух вулицями міста. У лютому 1911 р. підприємець подав до думи клопотання про дозвіл на рух автобусів по вулицях Єкатеринославській, Московській, Старо-Московській, площах Ніколаєвській та Павлівській до залізничного вокзалу й у зворотному напрямі, й на засіданні 4 лютого отримав відповідний дозвіл. Одночасно було прийнято побажання покращити умови рухи Московською вулицею, а саме зобов'язати бельгійське товариство впрягати коней у вагон цугом, а не по четверо в ряд. К. Г. Шиманський мав також заборонити водіям автобусів обганяти вагон конки, що рухався попереду, щоб на проїжджій частині лишався вільний простір [155; 156]. 29 березня 1911 р. спеціальна комісія за участі інженерів губернського присутствія та поштово-телеграфного округу оглянула маршрути слідування автобусів К. Г. Шиманського. Проїхавши автобусом, члени комісії виміряли відстань від імперіала до кабелів та дротів телефонної мережі, виявивши, що лише в одному місці поблизу Мироносицької церкви кабель звисає так низько, що його можна дістати рукою. В усіх інших місцях на лінії руху автобуса пасажирам імперіала ніщо не загрожувало [157]. 8 квітня 1911 р., як повідомлялось в «Южном Крае», «в Харькове снова начали ходить автобусы и в прежнем направлении, с вокзала и в прежнем направлении, с вокзала на Сумскую ул. Автобусы несколько подправлены и трясут не так жестко, как раньше» [158]. «Утро» у замітці з того ж приводу зазначало, що автобуси відремонтовані і «дают меньше дыму» [159].

Постанову думи щодо дозволу руху автобусів К. Г. Шиманського було наприкінці лютого призупинено губернатором і передано питання на розгляд губернського у земських і міських справах

присутствія [160]. Після відповідного розгляду дозвіл було частково скасовано – рух автобусів по Московській вулиці заборонили [161]. Отже, навесні 1911 р. автобусний рух було відновлено, щоправда, минулорічної популярності автобуси вже не мали. У замітці «На городском кладбище» дописувач «Утра» згадував, що автобуси зазвичай були майже порожніми [162]. Після весни 1911 р. згадки у місцевій періодиці про автобусний рух вулицями Харкова взагалі зникають. Судячи з усього, вже 1911 року, не витримавши конкуренції, К. Г. Шиманський був змушений згорнути своє автобусне підприємство. Про це, а також про подальшу долю придбаних ним автомашин дізнаємось із опублікованої у жовтні 1913 р. у газеті «Южный Край» замітки «Мелочи жизни»: «К. Г. Шиманский имел автобусы, желая не то разрушить благосостояние ненавистных бельгийских конючников, не то разрушить в конце харьковские псевдомостовые. Первое кончилось, как известно, неудачей, а второе имело большой, несомненный успех. Это было в 1911 г. Через два года г. Шиманский переделал автобусы в грузовики и решил пустить их по Харькову снова, но уже с другой целью, вполне коммерческой, а не боевой, никому не угрожая, а только чтобы дать им работу» [163]. Такою була доля першого реалізованого проєкту організації регулярного громадського автомобільного транспорту в Харкові.

Підбиваючи підсумки, можна впевнено стверджувати, що виявлені повідомлення газет «Южный Край» та «Утро» є важливим джерелом інформації з історії розвитку автомобільного громадського транспорту у Харкові на початку ХХ ст. Вони дозволяють виявити причини виникнення і зміст перших проєктів автомобільних пасажирських перевезень у місті, а також з'ясувати, що вони були тісно пов'язані із вирішенням так званого «трамвайного питання» – стосунків міста з Анонімним товариством Харківські кінно-залізні дороги, яке належало бельгійським власникам. Окремі проєкти автомобільних перевезень пасажирів у Харкові – приміське автобусне сполучення за маршрутом Харків–Помірки і доправлення публіки на іподром від Театральної площі у дні кінних перегонів – втілювались вже у 1908–1909 рр., однак вперше офіційне автобусне сполучення у місті було відкрито на регулярному маршруті від вулиці Ветеринарної до залізничного вокзалу 6 червня 1910 р.

Автобусне сполучення проіснувало у Харкові впродовж літа–осені 1910 р., було поновлене з весни наступного року і тривало, ймовірно, не довше, ніж до осені 1911 р. Принаймні у числах газет «Южный Край» та «Утро» за наступні роки повідомлень про існування регулярного автобусного сполучення у місті не виявлено. Не виносилось автобусне питання й на розгляд Харківської міської думи, Імператорського технічного Товариства, не ставало предметом громадських обговорень. Судячи з усього, перший досвід налагодження автобусних пасажироперевезень у Харкові виявився не надто вдалим і не спромігся скласти гідної конкуренції іншим видам тогочасного міського громадського транспорту – кінному та електричному трамваю. Собівартість руху автобусів була надто високою порівняно із собівартістю конки й міського електричного трамваю. Серед основних причин невдачі налагодження регулярного руху автобусів у місті слід назвати низьку якість проїжджої частини, а також самих автомашин, які часто виходили з ладу, потребували ремонту різного рівня складності, заміни покриття тощо.

Література

1. Історія міста Харкова ХХ століття / О. Н. Ярмиш, С. І. Посохов, А. І. Епштейн та ін. Харків: Фоліо; Золоті сторінки, 2004. 686 с.
2. Вітченко В. І., Іващенко В. Ю. У русі, долаючи час: (До 100-річчя харківського трамваю). Харків: ХКП «Міськелектротранс», 2006. 180 с.
3. Головка А. Н., Ярмиш А. Н. Сделал, что мог...: Харьковский городской голова Александр Константинович Погорелко. Харьков: Основа, 1998. 138 с.
4. Чорний Д. М. По лівий берег Дніпра: проблеми модернізації міст України (кінець ХІХ – початок ХХ ст.). Харків: ХНУ імені В. Н. Каразіна, 2007. 304 с.
5. Шляхтинский К. Автомобиль в России. История автомобиля. М.: ХОББИКНИГА, 1993. 96 с.
6. История автомобильного транспорта России до 1917 года / [сост. Э. Е. Писаренко, Б. А. Приходько, В. Г. Чванов]. М.: НИИАТ, 1994. 494 с.

7. Рубец А. Д. История автомобильного транспорта России. М.: Эксмо, 2008. 304 с.
8. Домановський А. М., Олешко Н. П. Перші автомобілі та автомобільні дорожньо-транспортні пригоди у Харкові на початку ХХ ст. (за матеріалами місцевої преси). *Інтелекція і влада*. 2019. Вип. 40. С. 139–150.
9. Пономаренко И. Об истории харьковского автобусного транспорта. *Харьков манящий* [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://moniacs.kh.ua/ob-istorii-harkovskogo-avtobusnogo/>
10. На рубеже веков: автобусы. *Харьковские известия. Информационно-аналитический портал* [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://izvestia.kharkov.ua/on-line/20/1265922.html>
11. Первые автобусы в Харькове. Транспорт, который «рождался» дважды. *Город Х. Новостной портал* [Электронный ресурс]. Режим доступа: https://gx.net.ua/comics/pervye-avtobusy-v-kharkove.-transport_-kotoryj-rozhdalsya-dvazhdy.html
12. Никопоренко Л. В. Газета «Южный Край» як джерело з історії м. Харкова. *Перші Сумцовські читання: тези наукової конференції, присвяченої 75-річчю Музею Слобідської України імені Г. С. Сковороди*, 17–18 квітня 1995 р. Харків, 1995. [Електронний ресурс] Режим доступу: <http://museum.kh.ua/academic/sumtsov-conference/1995/article.html?n=546>
13. Бабецький Є. М. Вихід «Южного Края» (сторінка з історії місцевої преси). *Історія Слобідської України: хрестоматія* / уклад. Д. М. Чорний. Харків: Видавець Олександр Савчук, 2016. С. 135–142 (передрук з газети «Южный Край» (1910 р., 1 (14) декабля).
14. Багалеї Д. І., Миллер Д. П. История харьковской журналистики. *Багалеї Д. І., Миллер Д. П. История города Харькова за 250 лет его существования (1655–1905)*. Репринт. изд. Харьков, 1993. Т. 2. 989 с.
15. Михайлин І. Л. Нарис історії журналістики Харківської губернії (1812–1917). Харків: Колорит, 2007. 366 с.
16. Ясь О. В. «Южный Край». *Енциклопедія історії України*. Т. 10 (Т–Я). К., 2013. С. 695.
17. Чорний Д. М. Газета «Утро»: історія становлення, місце в системі періодичної преси міст Лівобережної України. *Українська періодика: історія та сучасність*. Матеріали ювілейної наукової конференції, присвяченої 70-річчю багатотиражної газети «Харківський університет». Харків, 1998. С. 63–66.
18. Малютіна О. К. Харьковская газета «Утро» о благоустройстве города в период революционных событий 1905–1907 гг. *Історія науки і біографістика*. 2019. № 3. С. 88–105.
19. Губин Д. Нехмурое «Утро». *Время* [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://timeua.info/post/kharkov/nehmuroe-utro-18812.html>
20. Чорний Д. М. Історія Слобідської України: підручник. Харків: ХНУ імені В. Н. Каразіна, 2016. 264 с.
21. Автомобили в Харькове. *Южный Край*. 1901. 1 (14 февраля), четверг. № 6920. С. 3.
22. Высочин Д. И. Бельгийские кандалы: По поводу трамвайного соглашения. Харьков: тип. Губ. правл., 1908. 190 с.
23. Харьковец. Отголоски. *Южный край*. 1896. 10 (22) февраля, суббота. № 5182. С. 2.
24. Очерк современного положения некоторых отраслей городского хозяйства. *Южный край*. 1898. 19 (31) марта, четверг. № 5906. С. 2–3.
25. Пользование конно-железными дорогами. *Южный Край*. 1901. 1 (14 февраля), четверг. № 6920. С. 3.
26. Просьба об эксплуатации автомобилей. *Южный Край*. 1903. 14 (27) марта, пятница. № 7672. С. 3.
27. К вопросу об эксплуатации автомобилей. *Южный Край*. 1903. 21 марта (8 апреля), пятница. № 7679. С. 4.
28. Трамвайный вопрос. *Южный Край*. 1906. 1 (14) декабря, пятница. № 8953. С. 4.
29. К вопросу об устройстве автомобильного движения в Харькове. *Харьковские губернские ведомости*. 1907. 15 февраля, четверг. № 37. С. 3.
30. Об устройстве автомобильного движения. *Южный Край*. 1907. 15 (28) февраля, четверг. № 9014. С. 3.

31. Ходатайство о разрешении автомобильного движения. *Утро*. 1907. 15 февраля, четверг. № 70. С. 3.
32. Автомобильное движение. *Южный Край*. 1907. 6 (19) марта, вторник. № 9030. С. 4.
33. Заявление гласного К. Г. Шиманского об организации автомобильного движения по главным улицам Харькова. *Утро*. 1907. 6 марта, вторник. № 86. С. 5.
34. Городская дума. Заседание 7 марта. *Южный Край*. 1907. 9 (22) марта. № 9033. С. 4–5.
35. Заседание городской думы. *Утро*. 1907. 9 марта, пятница. № 89. С. 3.
36. Заседание городской думы. *Южный Край*. 1907. 8 (21) марта, четверг. № 9032. С. 5.
37. Заседание городской думы. *Южный Край*. 1907. 9 (22) марта, пятница. № 9033. С. 5.
38. Заседание городской думы. *Южный Край*. 1907. 8 (21) марта, четверг. № 9032. С. 5.
39. фон-Дитмар Н., гласный думы. Письмо в редакцию [о трамвайном вопросе]. *Южный Край*. 1907. 14 (27) марта, среда. № 9037. С. 4.
40. Городская дума. Заседание 20 июня. *Южный Край*. 1907. 22 июня (5 июля), пятница. № 9115. С. 4.
41. О трамвае. *Южный Край*. 1907. 29 августа (11 сентября), среда. № 9171. С. 5.
42. К трамвайному вопросу. *Южный Край*. 1907. 5 (18) сентября, среда. № 9177. С. 3.
43. Городская дума. Заседание 20-го сентября. *Южный Край*. 1907. 22 сентября (5 октября), суббота. № 9190. С. 3–4.
44. Городская дума. Заседание 21-го сентября. *Южный Край*. 1907. 23 сентября (6 октября), воскресенье. № 9191. С. 4.
45. Состав городских комиссий [трамвайная комиссия]. *Южный Край*. 1907. 29 сентября (12 октября), суббота. № 9196. С. 3.
46. Собрание по трамвайному вопросу. *Южный Край*. 22 октября (4 ноября), среда. 1908 г. № 9518. С. 4–5.
47. Новые предложения бельгийского О-ва. *Южный Край*. 1908. 21 февраля (5 марта), четверг. № 9316. С. 3.
48. Городская дума. Заседание 4-го июня. *Южный Край*. 1908. 6 (19) июня, пятница. № 9403. С. 3.
49. Харьковец. Трамвайный вопрос. *Южный Край*. 1908. 6 (19) июня, пятница. № 9403. С. 3–4.
50. Городская дума. Заседание 6-го июня. *Южный Край*. 1908. 8 (21) июня, воскресенье. № 9405. С. 3–4.
51. Сермягин И. Трамвайный вопрос. *Утро*. 1908. 8 июня, воскресенье. № 459. С. 6.
52. Соглашение с Бельгийским Обществом. *Южный Край*. 1908. 10 (23) июня, вторник. № 9406. С. 4.
53. Городская дума. Заседание 9-го июня. *Южный Край*. 1908. 11 (24) июня, среда. № 9407. С. 3–4.
54. Грищенко Ив., гласный думы. По поводу трамвая. *Южный Край*. 1908. 17 (30) июня, вторник. № 9412. С. 4.
55. Остапенко Ал. К трамвайному вопросу (Письмо в редакцию). *Южный Край*. 1908. 20 июня (3 июля), пятница. № 9415. С. 3–4.
56. Остапенко Ал. К трамвайному вопросу (Письмо в редакцию). *Южный Край*. 1908. 29 июня (12 июля), воскресенье. № 9423. С. 4–5.
57. В трамвайной комиссии. *Южный Край*. 1908. 7 (20) сентября, воскресенье. № 9481. С. 5.
58. В трамвайной комиссии. *Южный Край*. 1908. 10 (23) сентября, среда. № 9482. С. 5.
59. Заседание городской думы. *Южный Край*. 1908. 11 (24) сентября, четверг. № 9483. С. 4.
60. В трамвайной комиссии. *Южный Край*. 1908. 19 сентября (2 октября), пятница. № 9490. С. 3.
61. Городская дума. Заседание 18 сентября. *Южный Край*. 1908. 20 сентября (3 октября), суббота. № 9491. С. 3.
62. В трамвайной комиссии. *Южный Край*. 1908. 26 сентября (9 октября), пятница. № 9496. С. 4.
63. Грищенко Ив., гласный. Открытое письмо к гласным думы и обывателям г. Харькова. *Южный Край*. 1908. 9 (22) октября, четверг. № 9507. С. 3–4.

64. Салтыков Н. Трамвайный вопрос и его решение. *Утро*. 1908. 12 октября, воскресенье. № 564. С. 5.
65. Интересное заявление. *Южный Край*. 1907. 11 (24) августа, суббота. № 9157. С. 4.
66. Автомобильное движение. *Утро*. 1907. 11 августа, суббота. № 211. С. 3.
67. Автомобильное движение в г. Харькове. *Южный Край*. 1908. 8 (21) апреля, вторник. № 9355. С. 4.
68. Автомобильное движение в гор. Харькове. *Утро*. 1908. 12 июня, четверг. № 462. С. 4.
69. К автомобильному движению в Харькове. *Харьковские губернские ведомости*. 1908. 12 июня, четверг. № 130. С. 2–3.
70. Автомобильное сообщение. *Южный Край*. 1908. 17 (30) января, четверг. № 9287. С. 6.
71. Открытие нового дачного театра в роще «Померки» [: рекламное объявление]. *Утро*. 1908. 29 июня, воскресенье. № 477. С. 2.
72. Харьков «прогрессирует». *Южный Край*. 1908. 24 июня (7 июля), вторник. № 9418. С. 4.
73. Горе-автомобили. *Южный Край*. 1908. 19 августа (1 сентября), вторник. № 9464. С. 4.
74. Книга по трамвайному вопросу. *Утро*. 1908. 12 сентября, пятница. № 538. С. 4.
75. К трамвайному вопросу. *Утро*. 1908. 12 сентября, пятница. № 538. С. 4.
76. Трамвайный вопрос. *Южный Край*. 1908. 22 октября (4 ноября), среда. № 9518. С. 5.
77. Собрание по трамвайному вопросу. *Южный Край*. 1908. 21 октября (3 ноября), вторник. № 9517. С. 4.
78. Собрание по трамвайному вопросу. *Южный Край*. 1908. 22 октября (4 ноября), среда. № 9518. С. 4–5.
79. Совещание обывателей гор. Харькова по трамвайному вопросу. *Утро*. 1908. 21 октября, вторник. № 571. С. 4.
80. Частное совещание по трамвайному вопросу. *Утро*. 1908. 22 октября, среда. № 572. С. 4–5.
81. К трамвайному вопросу. *Утро*. 1908. 23 октября, четверг. № 573. С. 5.
82. В комиссии электротехников (Трамвайный вопрос). *Утро*. 1908. 24 октября, пятница. № 574. С. 5.
83. Заседание трамвайной комиссии при электротехническом отделе технического общества. *Утро*. 1908. 25 октября, суббота. № 575. С. 4.
84. Заседания. *Южный Край*. 1908. 26 октября (8 ноября), воскресенье. № 9522. С. 6.
85. Трамвайный вопрос в техническом Обществе. *Южный Край*. 1908. 29 октября (11 ноября), среда. № 9524. С. 5.
86. Трамвайный вопрос в техническом Обществе. *Южный Край*. 1908. 30 октября (12 ноября), четверг. № 9525. С. 5.
87. Заседание электротехнического отдела технического общества. *Утро*. 1908. 29 октября, среда. № 578. С. 4.
88. В Трамвайной комиссии электротехнического отдела. *Утро*. 1908. 30 октября, четверг. № 579. С. 4.
89. Доклад городского головы по трамвайному вопросу, читанный в заседании Думы 3 ноября. *Утро*. 1908. 8 ноября, суббота. № 587. С. 6.
90. Доклад городского головы по трамвайному вопросу, читанный в заседании Думы 3 ноября. *Утро*. 1908. 9 ноября, воскресенье. № 588. С. 7.
91. Совещание по трамвайному вопросу. *Южный Край*. 1909. 27 января (9 февраля), вторник. № 9597. С. 4.
92. Совещание по трамвайному вопросу (окончание). *Южный Край*. 1909. 28 января (10 февраля), среда. № 9598. С. 5.
93. Частное совещание по трамвайному вопросу. *Утро*. 1909. 27 января, вторник. № 651. С. 5.
94. Частное совещание по трамвайному вопросу (Окончание). *Утро*. 1909. 28 января, среда. № 652. С. 5.
95. Е-ъ. Из дорожных разговоров. *Южный Край*. 1909. 20 июня (3 июля), суббота. № 9717. С. 5.
96. Автомобили. *Южный Край*. 1909. 27 января (9 февраля), вторник. № 9597. С. 5.

97. Сообщение на автомобилях с дачной роцей «Померки». *Утро*. 1909. 11 февраля, среда. № 663. С. 4.
98. Харьков–Померки. *Южный Край*. 1909. 19 марта (1 апреля), четверг. № 9640. С. 1.
99. Харьков–Померки. *Южный Край*. 1909. 22 марта (4 апреля), воскресенье. № 9643. С. 2.
100. Автомобильное движение «Харьков–Померки». *Южный Край*. 1909. 22 мая (4 июня), среда. № 9692. С. 1.
101. Автомобильное движение «Харьков–Померки». *Южный Край*. 1909. 23 мая (5 июня), суббота. № 9693. С. 1.
102. Автомобильное сообщение. *Южный Край*. 30 июля (12 августа), четверг. № 9751. С. 4.
103. Автомобильное сообщение. *Южный Край*. 1909. 10 (23) апреля, пятница. № 9657. С. 4.
104. Автомобильное движение. *Утро*. 1909. 14 апреля, вторник. № 714. С. 4.
105. Об автомобильной езде. *Южный Край*. 1909. 18 апреля (1 мая), суббота. № 9664. С. 5.
106. [Рекламное объявление]. *Утро*. 1909. 29 марта, воскресенье. № 702. С. 8.
107. [Рекламное объявление]. *Утро*. 1909. 1 апреля, среда. № 703. С. 6.
108. [Рекламное объявление]. *Утро*. 1909. 5 апреля, воскресенье. № 707. С. 7.
109. [Рекламное объявление]. *Утро*. 1909. 16 апреля, четверг. № 716. С. 6.
110. [Рекламное объявление]. *Утро*. 1909. 23 апреля, четверг. № 722. С. 6.
111. [Рекламное объявление]. *Утро*. 1909. 14 июня, воскресенье. № 766. С. 8.
112. [Рекламное объявление]. *Утро*. 1909. 21 июня, воскресенье. № 772. С. 8.
113. К устройству автобусного движения. *Южный Край*. 1909. 5 (18) ноября, четверг. № 9831. С. 5.
114. Предложение городу об устройстве автобусного движения параллельно конке. *Утро*. 1909. 5 ноября, четверг. № 885. С. 4.
115. Городская дума. Заседание 25-го ноября. *Южный Край*. 1909. 27 ноября (10 декабря), пятница. № 9850. С. 5.
116. Заседание городской думы. *Утро*. 1909. 26 ноября, четверг. № 902. С. 4–5.
117. Юсь. Харьковские рассказы. Недельные итоги. *Южный Край*. 1909. 29 ноября (12 декабря), воскресенье. № 9852. С. 8.
118. К устройству автобусного движения. *Южный Край*. 1909. 9 (22) декабря, среда. № 9860. С. 6.
119. Автобусы К. Г. Шиманского. *Утро*. 1909. 9 декабря, среда. № 913. С. 5.
120. Городская дума. Заседание 21 декабря. *Южный Край*. 1909. 22 декабря (4 января), вторник. № 9871. С. 4.
121. К открытию автомобильного движения в Харькове. *Утро*. 1910. 25 февраля, четверг. № 976. С. 4.
122. Заседание городской думы. *Южный Край*. 1910. 13 (26) марта, суббота. № 9937. С. 4.
123. Городская дума. Заседание 13-го марта. *Южный Край*. 1910. 14 (27) марта, воскресенье. № 9938. С. 7.
124. Заседание городской думы. *Утро*. 1910. 13 марта, суббота. № 990. С. 4.
125. Испытание автобусов. *Южный Край*. 1910. 29 апреля (12 мая), четверг. № 9975. С. 4.
126. Открытие автобусного движения. *Утро*. 1910. 29 апреля, четверг. № 1028. С. 4.
127. Поправка. *Утро*. 1910. 30 апреля, пятница. № 1029. С. 6.
128. Резонер. По городу (Мысли, беседы, наблюдения). *Южный Край*. 1910. 2 (15) мая, воскресенье. № 9978. С. 7.
129. К движению автобусов. *Южный Край*. 1910. 18 (31) мая, вторник. № 9991. С. 5.
130. К открытию автобусного движения. *Южный Край*. 1910. 2 (15) июня, среда. № 10003. С. 4.
131. Пробная поездка автобуса. *Утро*. 1910. 2 июня, среда. № 1056. С. 5.
132. Автобусное движение. *Южный Край*. 1910. 5 (18) июня, суббота. № 10006. С. 4.
133. К автобусному движению. *Южный Край*. 1910. 8 (21) июня, вторник. № 10008. С. 4.
134. Автобусное движение. *Утро*. 1910. 8 июня, вторник. № 1061. С. 4.
135. Харьковский автобус на Привокзальной площади [фото]; Харьковский автобус у сада Ветеринарного института [фото]. *Южный Край*. 1910. 20 июня, воскресенье. Иллюстрированное приращение к № 10019. С. 3.

136. Харьковские контрасты. *Южный Край*. 1910. 4 июля, воскресенье. Иллюстрированное прибавление к № 10031. С. 4.
137. Движение автобусов продолжается. *Южный Край*. 1910. 9 (22) июня, среда. № 10009. С. 4.
138. Автобусы. *Южный Край*. 1910. 10 (23) июня, четверг. № 10010. С. 4.
139. Автобусы и конка. *Южный Край*. 1910. 12 (25) июня, суббота. № 10012. С. 4.
140. Автобусы. *Южный Край*. 1910. 15 (28) июня, вторник. № 10014. С. 5.
141. Карманная кража. *Южный Край*. 1910. 16 (29) июня, среда. № 10015. С. 4.
142. Карманная кража. *Утро*. 1910. 16 июня, среда. № 1068. С. 5.
143. 15 июня вечер. *Южный Край*. 1910. 17 (30) июня, четверг. № 10016. С. 6.
144. Ушибы. *Южный Край*. 1910. 24 июня (7 июля), четверг. № 10022. С. 4.
145. Ушибы. *Утро*. 1910. 24 июня, четверг. № 1075. С. 4.
146. Автобус и лошади. *Южный Край*. 1910. 8 (21) июля, четверг. № 10034. С. 4.
147. Новые автобусы. *Южный Край*. 1910. 25 июня (8 июля), пятница. № 10023. С. 4.
148. Движение автобусов. *Южный Край*. 1910. 24 июля (6 августа), суббота. № 10048. С. 4.
149. Два способа передвижения в Харькове. Вагон конно-железной дороги. Автобус [фото]. *Южный Край*. 1910. 21 ноября, воскресенье. № 10148. С. 3.
150. Новый автобус. *Южный Край*. 1910. 1 (14) августа, воскресенье. № 10055. С. 6.
151. Автобусная концессия. *Южный Край*. 1910. 21 октября (3 ноября), четверг. № 10121. С. 4.
152. К осмотру автобусов. *Южный Край*. 1910. 12 (25) сентября, воскресенье. № 10089. С. 7.
153. К осмотру автобусов. *Утро*. 1910. 12 сентября, воскресенье. № 1142. С. 3.
154. В городской думе. *Утро*. 1910. 13 ноября, суббота. № 1194. С. 5.
155. Городская дума. *Южный Край*. 1911. 5 (18) февраля, суббота. № 10210. С. 3–4.
156. В городской думе. *Утро*. 1911. 5 февраля, суббота. № 1263. С. 4.
157. Автобусное движение. *Утро*. 1911. 30 марта, среда. № 1307. С. 5.
158. Автобусное движение. *Южный Край*. 1911. 9 (22) апреля, суббота. № 10263. С. 3.
159. Автобусное движение. *Утро*. 1911. 9 апреля, суббота. № 1316. С. 5.
160. Постановление харьковской городской думы. *Южный Край*. 1911. 26 февраля (11 марта), суббота. № 10228. С. 6.
161. Заседание губернского по земским и городским делам присутствия. *Южный Край*. 1911. 20 апреля (3 мая), среда. № 10271. С. 3.
162. На городском кладбище. *Утро*. 1911. 19 апреля, вторник. № 1323. С. 6.
163. Журналист. Мелочи жизни. *Южный Край*. 1913. 31 октября (13 ноября), четверг. № 11709. С. 6.

References

1. Istorija mesta Kharkova XX stolittja [History of Kharkiv city in the twentieth century] (in Ukrainian) / O. N. Jarmysh, S. I. Posokhov, A. I. Epshtejn ta in. Kharkiv: Folio; Zoloti storinky, 2004. 686 s.
2. Vitshenko V. I., Ivashhenko V. Ju. U rusi, dolajuchy chas: (Do 100-richchja kharkivsjkogho tramvaju) [In movement, breaking time (the 100th anniversary of Kharkiv Tram)] (in Ukrainian). Kharkiv: KhKP «Misjkelektrotrans», 2006. 180 s.
3. Gholovko A. N., Jarmysh A. N. Sdelal, chto mogh...: Kharjkovskij ghorodskoj gholova Aleksandr Konstantynovych Pogorelko [He did what he could ...: Kharkiv city chairman Alexander Konstantinovich Pogorelko] (in Russian). Kharjkov: Osnova, 1998. 138 s.
4. Chornyj D. M. Po livyj beregh Dnipra: problemy modernizaciji mist Ukrajiny (kinecj XIX – pochatok XX st.) [On the left bank of the Dnieper: problems of modernization of Ukrainian cities (the end of the nineteenth and early twentieth centuries)] (in Ukrainian). Kharkiv: KhNU imeni V. N. Karazina, 2007. 304 s.
5. Shlyahinskij K. Avtomobil v Rossii. Istoriya avtomobilya [Car in Russia. Car history] (in Russian). M.: HOBBIKNIGA, 1993. 96 s.
6. Istoriya avtomobilnogo transporta Rossii do 1917 goda [The history of road transport in Russia before 1917] (in Russian) / [sost. E. E. Pisarenko, B. A. Prihodko, V. G. Chvanov]. M.: NIAT, 1994. 494 s.

7. Rubec A. D. *Istoriya avtomobilnogo transporta Rossii* [History of road transport in Russia] (in Russian). M.: Eksmo, 2008. 304 s.
8. Domanovskiy A. M., Oleshko N. P. *Pershi avtomobili ta avtomobiljni dorozhno-transportni pryghody u Kharkovi na pochatku XX st. (za materialamy miscevoji presy)* [The first cars and car accidents in Kharkov in the early twentieth century (based on materials of the local press)] (in Ukrainian). *Intelighencija i vlada*. 2019. Vyp. 40. S. 139–150.
9. Ponomarenko I. *Ob istorii harkovskogo avtobusnogo transporta* [About the history of Kharkiv bus transport] (in Russian). *Harkov manyashij* [Electronic resource]. Access mode: <https://moniacs.kh.ua/ob-istorii-harkovskogo-avtobusnogo/>
10. *Na rubezhe vekov: avtobusy* [At the turn of the century: buses] (in Russian). *Harkovskie izvestiya. Informacionno-analiticheskij portal* [Electronic resource]. Access mode: <http://izvestia.kharkov.ua/online/20/1265922.html>
11. *Pervye avtobusy v Harkove. Transport, kotoryj «rozhdalsya» dvazhdy* [The first buses in Kharkov. Transport that was «born» twice] (in Russian). *Gorod H. Novostnoj potral* [Electronic resource]. Access mode: https://gx.net.ua/comics/pervye-avtobusy-v-kharkove.-transport_-kotoryj-rozhdalsya-dvazhdy.html
12. Nykyporenko L. V. *Ghazeta «Yuzhnyj Kraj» jak dzherelo z istoriji m. Kharkova* [The newspaper «South Land» as the source of the history of Kharkiv] (in Ukrainian). *Pershi Sumcovskij chytannja: tezy naukoivoji konferenciji, prysvjachenoji 75-richchju Muzeju Slobidskoji Ukrajinny imeni Gh. S. Skovorody*, 17–18 kvitnja 1995 r. Kharkiv, 1995. [Electronic resource] Access mode: <http://museum.kh.ua/academic/sumtsov-conference/1995/article.html?n=546>
13. Babecykij Je. M. *Vykhid «Yuzhnogo Kraya» (storinka z istoriji miscevoji presy)* [Publication of the «South Land» (page on the history of the local press)] (in Ukrainian). *Istorija Slobidskoji Ukrajinny: khrestomatija / uklad. D. M. Chornyj*. Kharkiv: Vydavecj Oleksandr Savchuk, 2016. S. 135–142.
14. Bagalej D. I., Miller D. P. *Istoriya harkovskoj zhurnalistyki* [The history of Kharkov journalism] (in Russian). *Bagalej D. I., Miller D. P. Istoriya goroda Harkova za 250 let ego sushestvovaniya (1655–1905)*. Reprint. izd. Harkov, 1993. T. 2. 989 s.
15. Mykhajlyn I. L. *Narys istoriji zhurnalistyky Kharkivskoji ghuberniji (1812–1917)* [Essay on the history of journalism in the Kharkiv province (1812–1917)] (in Ukrainian). Kharkiv: Koloryt, 2007. 366 s.
16. Jasj O. V. «Yuzhnyj Kraj» [«South Land»] (in Ukrainian). *Encyklopedija istoriji Ukrajinny*. T. 10 (T–Ja). K., 2013. S. 695.
17. Chornyj D. M. *Ghazeta «Utro»: istorija stanovlennja, misce v systemi periodychnoju presy mist Livoberezhnoji Ukrajinny* [The newspaper «Utro»: history of formation, place in the system of periodicals of the cities of the Left Bank of Ukraine] (in Ukrainian). *Ukrajinjska periodyka: istorija ta suchasnistj. Materialy juvilejnoji naukoivoji konferenciji, prysvjachenoji 70-richchju baghatotyrazhnoji ghazety «Kharkivskij universytet»*. Kharkiv, 1998. S. 63–66.
18. Malyutina O. K. *Harkovskaya gazeta «Utro» o blagoustrojstve goroda v period revolyucionnyh sobytij 1905–1907 gg.* [Kharkov newspaper «Utro» on the improvement of the city during the revolutionary events of 1905–1907] (in Russian). *Istorija nauky i bioghrafistyka*. 2019. № 3. S. 88–105.
19. Gubin D. *Nehmuroe «Utro»* [Not gloomy «Utro»] (in Russian). *Vremya* [Electronic resource] Access mode: <http://timeua.info/post/kharkov/nehmuroe-utro--18812.html>
20. Chornyj D. M. *Istorija Slobidskoji Ukrajinny: pidruchnyk* [History of Slobidska Ukraine: textbook] (in Ukrainian). Kharkiv: KhNU imeni V. N. Karazina, 2016. 264 s.
21. *Avtomobili v Harkove* [Cars in Kharkov] (in Russian). *Yuzhnyj Kraj*. 1901. 1 (14 fevralya), chetverg. № 6920. S. 3.
22. Vysochin D. I. *Belgijskie kandaly: Po povodu tramvajnogo soglasheniya* [Belgian Shackles: Regarding the Tram Agreement] (in Russian). Harkov: tip. Gub. pravl., 1908. 190 s.
23. *Harkovec. Otgoloski* [Echoes] (in Russian). *Yuzhnyj kraj*. 1896. 10 (22) fevralya, subbota. № 5182. S. 2.
24. *Ocherk sovremennogo polozheniya nekotoryh otraslej gorodskogo hozyajstva* [Essay on the current state of some sectors of the urban economy] (in Russian). *Yuzhnyj kraj*. 1898. 19 (31) marta, chetverg. № 5906. S. 2–3.

25. Polzovanie konno-zheleznyimi dorogami [Use of horse-drawn railways] (in Russian). *Yuzhnyj Kraj*. 1901. 1 (14 fevralya), chetverg. № 6920. S. 3.
26. Prosba ob eksploatacii avtomobilej [Request for car exploitation] (in Russian). *Yuzhnyj Kraj*. 1903. 14 (27) marta, pyatnica. № 7672. S. 3.
27. K voprosu ob eksploatacii avtomobilej [On the issue of car exploitation] (in Russian). *Yuzhnyj Kraj*. 1903. 21 marta (8 aprelya), pyatnica. № 7679. S. 4.
28. Tramvajnyj vopros [Tram question] (in Russian). *Yuzhnyj Kraj*. 1906. 1 (14) dekabrya, pyatnica. № 8953. S. 4.
29. K voprosu ob ustrojstve avtomobilnogo dvizheniya v Harkove [On the question of the device of car traffic in Kharkov] (in Russian). *Harkovskie gubernskie vedomosti*. 1907. 15 fevralya, chetverg. № 37. S. 3.
30. Ob ustrojstve avtomobilnogo dvizheniya [About the device of car traffic] (in Russian). *Yuzhnyj Kraj*. 1907. 15 (28) fevralya, chetverg. № 9014. S. 3.
31. Hodatajstvo o razreshenii avtomobilnogo dvizheniya [Application for a road traffic permit] (in Russian). *Utro*. 1907. 15 fevralya, chetverg. № 70. S. 3.
32. Avtomobilnoe dvizhenie [Car traffic] (in Russian). *Yuzhnyj Kraj*. 1907. 6 (19) marta, vtornik. № 9030. S. 4.
33. Zayavlenie glasnogo K. G. Shimanskogo ob organizacii avtomobilnogo dvizheniya po glavnym ulicam Harkova [Statement of vowel deputy K. G. Shimanskyi on the organization of car traffic on the main streets of Kharkov] (in Russian). *Utro*. 1907. 6 marta, vtornik. № 86. S. 5.
34. Gorodskaya дума. Zasedanie 7 marta [City Council. Meeting on March 7] (in Russian). *Yuzhnyj Kraj*. 1907. 9 (22) marta. № 9033. S. 4–5.
35. Zasedanie gorodskoj dumy [Meeting of the City Council] (in Russian). *Utro*. 1907. 9 marta, pyatnica. № 89. S. 3.
36. Zasedanie gorodskoj dumy [Meeting of the City Council] (in Russian). *Yuzhnyj Kraj*. 1907. 8 (21) marta, chetverg. № 9032. S. 5.
37. Zasedanie gorodskoj dumy [Meeting of the City Council] (in Russian). *Yuzhnyj Kraj*. 1907. 9 (22) marta, pyatnica. № 9033. S. 5.
38. Zasedanie gorodskoj dumy [Meeting of the City Council] (in Russian). *Yuzhnyj Kraj*. 1907. 8 (21) marta, chetverg. № 9032. S. 5.
39. fon-Ditmar N., glasnyj dumy. Pismo v redakciyu [o tramvajnom voprose] [Letter to the editor [on the tram issue]] (in Russian). *Yuzhnyj Kraj*. 1907. 14 (27) marta, sreda. № 9037. S. 4.
40. Gorodskaya дума. Zasedanie 20 iyunya [City Council. June 20 meeting] (in Russian). *Yuzhnyj Kraj*. 1907. 22 iyunya (5 iyulya), pyatnica. № 9115. S. 4.
41. O tramvae [About tram] (in Russian). *Yuzhnyj Kraj*. 1907. 29 avgusta (11 sentyabrya), sreda. № 9171. S. 5.
42. K tramvajnomu voprosu [On the tram issue] (in Russian). *Yuzhnyj Kraj*. 1907. 5 (18) sentyabrya, sreda. № 9177. S. 3.
43. Gorodskaya дума. Zasedanie 20-go sentyabrya [City Council. September 20th meeting] (in Russian). *Yuzhnyj Kraj*. 1907. 22 sentyabrya (5 oktyabrya), subbota. № 9190. S. 3–4.
44. Gorodskaya дума. Zasedanie 21-go sentyabrya [City Council. September 21th meeting] (in Russian). *Yuzhnyj Kraj*. 1907. 23 sentyabrya (6 oktyabrya), voskresene. № 9191. S. 4.
45. Sostav gorodskih komissij [tramvajnaya komissiya] [The composition of municipal commissions [tram Commission]] (in Russian). *Yuzhnyj Kraj*. 1907. 29 sentyabrya (12 oktyabrya), subbota. № 9196. S. 3.
46. Sobranie po tramvajnomu voprosu [Meeting on the tram issue] (in Russian). *Yuzhnyj Kraj*. 22 oktyabrya (4 noyabrya), sreda. 1908 g. № 9518. S. 4–5.
47. Novye predlozheniya belgijskogo O-va [New proposals of the Belgian society] (in Russian). *Yuzhnyj Kraj*. 1908. 21 fevralya (5 marta), chetverg. № 9316. S. 3.
48. Gorodskaya дума. Zasedanie 4-go iyunya [City Council. June 4th meeting] (in Russian). *Yuzhnyj Kraj*. 1908. 6 (19) iyunya, pyatnica. № 9403. S. 3.
49. Harkovec. Tramvajnyj vopros [Tram question] (in Russian). *Yuzhnyj Kraj*. 1908. 6 (19) iyunya, pyatnica. № 9403. S. 3–4.

50. Gorodskaya дума. Zasedanie 6-go iyunya [City Council. June 6th meeting] (in Russian). *Yuzhnyj Kraj*. 1908. 8 (21) iyunya, voskresene. № 9405. S. 3–4.
51. Sermyagin I. Tramvajnyj vopros [Tram question] (in Russian). *Utro*. 1908. 8 iyunya, voskresene. № 459. S. 6.
52. Soglashenie s Belgijskim Obshestvom [Agreement with the Belgian Society] (in Russian). *Yuzhnyj Kraj*. 1908. 10 (23) iyunya, vtornik. № 9406. S. 4.
53. Gorodskaya дума. Zasedanie 9-go iyunya [City Council. June 9th meeting] (in Russian). *Yuzhnyj Kraj*. 1908. 11 (24) iyunya, sreda. № 9407. S. 3–4.
54. Grishenko Iv., glasnyj dumy. Po povodu tramvaya [About the tram] (in Russian). *Yuzhnyj Kraj*. 1908. 17 (30) iyunya, vtornik. № 9412. S. 4.
55. Ostapenko Al. K tramvajnomu voprosu (Pismo v redakciyu) [On the tram issue (Letter to the editor)] (in Russian). *Yuzhnyj Kraj*. 1908. 20 iyunya (3 iyulya), pyatnica. № 9415. S. 3–4.
56. Ostapenko Al. K tramvajnomu voprosu (Pismo v redakciyu) [On the tram issue (Letter to the editor)] (in Russian). *Yuzhnyj Kraj*. 1908. 29 iyunya (12 iyulya), voskresene. № 9423. S. 4–5.
57. V tramvajnoj komissii [In the tram commission] (in Russian). *Yuzhnyj Kraj*. 1908. 7 (20) sentyabrya, voskresene. № 9481. S. 5.
58. V tramvajnoj komissii [In the tram commission] (in Russian). *Yuzhnyj Kraj*. 1908. 10 (23) sentyabrya, sreda. № 9482. S. 5.
59. Zasedanie gorodskoj dumy [Meeting of the City Council] (in Russian). *Yuzhnyj Kraj*. 1908. 11 (24) sentyabrya, chetverg. № 9483. S. 4.
60. V tramvajnoj komissii [In the tram commission] (in Russian). *Yuzhnyj Kraj*. 1908. 19 sentyabrya (2 oktyabrya), pyatnica. № 9490. S. 3.
61. Gorodskaya дума. Zasedanie 18 sentyabrya [City Council. Meeting on September 18] (in Russian). *Yuzhnyj Kraj*. 1908. 20 sentyabrya (3 oktyabrya), subbota. № 9491. S. 3.
62. V tramvajnoj komissii [In the tram commission] (in Russian). *Yuzhnyj Kraj*. 1908. 26 sentyabrya (9 oktyabrya), pyatnica. № 9496. S. 4.
63. Grishenko Iv., glasnyj. Otkrytoe pismo k glasnym dumy i obyvateljam g. Harkova [An open letter to the councilors of the Duma and the inhabitants of Kharkov] (in Russian). *Yuzhnyj Kraj*. 1908. 9 (22) oktyabrya, chetverg. № 9507. S. 3–4.
64. Saltykov N. Tramvajnyj vopros i ego reshenie [The tram issue and its solution] (in Russian). *Utro*. 1908. 12 oktyabrya, voskresene. № 564. S. 5.
65. Interesnoe zayavlenie [An interesting statement] (in Russian). *Yuzhnyj Kraj*. 1907. 11 (24) avgusta, subbota. № 9157. S. 4.
66. Avtomobilnoe dvizhenie [Car traffic] (in Russian). *Utro*. 1907. 11 avgusta, subbota. № 211. S. 3.
67. Avtomobilnoe dvizhenie v g. Harkove [Car traffic in Kharkov] (in Russian). *Yuzhnyj Kraj*. 1908. 8 (21) aprelya, vtornik. № 9355. S. 4.
68. Avtomobilnoe dvizhenie v gor. Harkove [Car traffic in Kharkov] (in Russian). *Utro*. 1908. 12 iyunya, chetverg. № 462. S. 4.
69. K avtomobilnomu dvizheniyu v Harkove [To car traffic in Kharkov] (in Russian). *Harkovskie gubernskie vedomosti*. 1908. 12 iyunya, chetverg. № 130. S. 2–3.
70. Avtomobilnoe soobshenie [Car traffic] (in Russian). *Yuzhnyj Kraj*. 1908. 17 (30) yanvarya, chetverg. № 9287. S. 6.
71. Otkrytie novogo dachnogo teatra v roshe «Pomerki» [: reklamnoe obyavlenie] [Opening of a new dacha theater in the Pomeki grove [: advertisement]] (in Russian). *Utro*. 1908. 29 iyunya, voskresene. № 477. S. 2.
72. Harkov «progressiruet» [Kharkov is «progressing»] (in Russian). *Yuzhnyj Kraj*. 1908. 24 iyunya (7 iyulya), vtornik. № 9418. S. 4.
73. Gore-avtomobili [Grief-cars] (in Russian). *Yuzhnyj Kraj*. 1908. 19 avgusta (1 sentyabrya), vtornik. № 9464. S. 4.
74. Kniga po tramvajnomu voprosu [Book on the tram question] (in Russian). *Utro*. 1908. 12 sentyabrya, pyatnica. № 538. S. 4.

75. K tramvajnomu voprosu [On the tram issue] (in Russian). *Utro*. 1908. 12 sentyabrya, pyatnica. № 538. S. 4.
76. Tramvajnyj vopros [The Tram Question] (in Russian). *Yuzhnyj Kraj*. 1908. 22 oktyabrya (4 noyabrya), sreda. № 9518. S. 5.
77. Sobranie po tramvajnomu voprosu [Meeting on the tram issue] (in Russian). *Yuzhnyj Kraj*. 1908. 21 oktyabrya (3 noyabrya), vtornik. № 9517. S. 4.
78. Sobranie po tramvajnomu voprosu [Meeting on the tram issue] (in Russian). *Yuzhnyj Kraj*. 1908. 22 oktyabrya (4 noyabrya), sreda. № 9518. S. 4–5.
79. Soveshanie obyvatelej gor. Harkova po tramvajnomu voprosu [Inhabitants of Kharkiv meeting on the on the tram issue] (in Russian). *Utro*. 1908. 21 oktyabrya, vtornik. № 571. S. 4.
80. Chastnoe soveshanie po tramvajnomu voprosu [Private meeting on the tram issue] (in Russian). *Utro*. 1908. 22 oktyabrya, sreda. № 572. S. 4–5.
81. K tramvajnomu voprosu [On the tram issue] (in Russian). *Utro*. 1908. 23 oktyabrya, chetverg. № 573. S. 5.
82. V komissii elektrotehnikov (Tramvajnyj vopros) [In the Commission of Electrical Engineers (Tram issue)] (in Russian). *Utro*. 1908. 24 oktyabrya, pyatnica. № 574. S. 5.
83. Zasedanie tramvajnoj komissii pri elektrotehnicheskome otdela tehničeskogo obshestva [Meeting of the tram commission at the electrotechnical department of the technical society] (in Russian). *Utro*. 1908. 25 oktyabrya, subbota. № 575. S. 4.
84. Zasedaniya [Meetings] (in Russian). *Yuzhnyj Kraj*. 1908. 26 oktyabrya (8 noyabrya), voskresene. № 9522. S. 6.
85. Tramvajnyj vopros v tehničeskome Obshestve [The Tram Issue in the Technical Society] (in Russian). *Yuzhnyj Kraj*. 1908. 29 oktyabrya (11 noyabrya), sreda. № 9524. S. 5.
86. Tramvajnyj vopros v tehničeskome Obshestve [The Tram Issue in the Technical Society] (in Russian). *Yuzhnyj Kraj*. 1908. 30 oktyabrya (12 noyabrya), chetverg. № 9525. S. 5.
87. Zasedanie elektrotehnicheskogo otdela tehničeskogo obshestva [Meeting of the electrotechnical department of the technical society] (in Russian). *Utro*. 1908. 29 oktyabrya, sreda. № 578. S. 4.
88. V Tramvajnoj komissii elektrotehnicheskogo otdela [In the Tram Commission of the Electrical Department] (in Russian). *Utro*. 1908. 30 oktyabrya, chetverg. № 579. S. 4.
89. Doklad gorodskogo golovy po tramvajnomu voprosu, chitannyj v zasedanii Dumy 3 noyabrya [Report of the mayor on the tram issue, read at the meeting of the Duma on November 3] (in Russian). *Utro*. 1908. 8 noyabrya, subbota. № 587. S. 6.
90. Doklad gorodskogo golovy po tramvajnomu voprosu, chitannyj v zasedanii Dumy 3 noyabrya [Report of the mayor on the tram issue, read at the meeting of the Duma on November 3] (in Russian). *Utro*. 1908. 9 noyabrya, voskresene. № 588. S. 7.
91. Soveshanie po tramvajnomu voprosu [Meeting on the tram issue] (in Russian). *Yuzhnyj Kraj*. 1909. 27 yanvary (9 fevralya), vtornik. № 9597. S. 4.
92. Soveshanie po tramvajnomu voprosu (okonchanie) [Meeting on the tram issue (concluded)] (in Russian). *Yuzhnyj Kraj*. 1909. 28 yanvary (10 fevralya), sreda. № 9598. S. 5.
93. Chastnoe soveshanie po tramvajnomu voprosu [Private meeting on the tram issue] (in Russian). *Utro*. 1909. 27 yanvary, vtornik. № 651. S. 5.
94. Chastnoe soveshanie po tramvajnomu voprosu (Okonchanie) Private meeting on the tram issue (concluded)] (in Russian). *Utro*. 1909. 28 yanvary, sreda. № 652. S. 5.
95. E-. Iz dorozhnyh razgovorov [From road talk] (in Russian). *Yuzhnyj Kraj*. 1909. 20 iyunya (3 iyulya), subbota. № 9717. S. 5.
96. Avtomobili [Cars] (in Russian). *Yuzhnyj Kraj*. 1909. 27 yanvary (9 fevralya), vtornik. № 9597. S. 5.
97. Soobshenie na avtomobilyah s dachnoj roshej «Pomerki» [Communication by cars with the country grove «Pomerki»] (in Russian). *Utro*. 1909. 11 fevralya, sreda. № 663. S. 4.
98. Harkov–Pomerki [Kharkov–Pomerki] (in Russian). *Yuzhnyj Kraj*. 1909. 19 marta (1 aprelya), chetverg. № 9640. S. 1.

99. Harkov–Pomerki [Kharkov–Pomerki] (in Russian). *Yuzhnyj Kraj*. 1909. 22 marta (4 aprelya), voskresene. № 9643. S. 2.
100. Avtomobilnoe dvizhenie «Harkov–Pomerki» [Car traffic «Kharkov–Pomerki»] (in Russian). *Yuzhnyj Kraj*. 1909. 22 maya (4 iyunya), sreda. № 9692. S. 1.
101. Avtomobilnoe dvizhenie «Harkov–Pomerki» [Car traffic «Kharkov–Pomerki»] (in Russian). *Yuzhnyj Kraj*. 1909. 23 maya (5 iyunya), subbota. № 9693. S. 1.
102. Avtomobilnoe soobshenie [Car traffic] (in Russian). *Yuzhnyj Kraj*. 30 iyulya (12 avgusta), chetverg. № 9751. S. 4.
103. Avtomobilnoe soobshenie [Car traffic] (in Russian). *Yuzhnyj Kraj*. 1909. 10 (23) aprelya, pyatnica. № 9657. S. 4.
104. Avtomobilnoe dvizhenie [Car traffic] (in Russian). *Utro*. 1909. 14 aprelya, vtornik. № 714. S. 4.
105. Ob avtomobilnoj ezde [About car driving] (in Russian). *Yuzhnyj Kraj*. 1909. 18 aprelya (1 maya), subbota. № 9664. S. 5.
106. [Advertisement] (in Russian). *Utro*. 1909. 29 marta, voskresene. № 702. S. 8.
107. [Advertisement] (in Russian). *Utro*. 1909. 1 aprelya, sreda. № 703. S. 6.
108. [Advertisement] (in Russian). *Utro*. 1909. 5 aprelya, voskresene. № 707. S. 7.
109. [Advertisement] (in Russian). *Utro*. 1909. 16 aprelya, chetverg. № 716. S. 6.
110. [Advertisement] (in Russian). *Utro*. 1909. 23 aprelya, chetverg. № 722. S. 6.
111. [Advertisement] (in Russian). *Utro*. 1909. 14 iyunya, voskresene. № 766. S. 8.
112. [Advertisement] (in Russian). *Utro*. 1909. 21 iyunya, voskresene. № 772. S. 8.
113. K ustrojstvu avtobusnogo dvizheniya [To the device of bus traffic] (in Russian). *Yuzhnyj Kraj*. 1909. 5 (18) noyabrya, chetverg. № 9831. S. 5.
114. Predlozhenie gorodu ob ustrojstve avtobusnogo dvizheniya parallelno konke [Proposal to the city on the arrangement of bus traffic parallel to the horse tram] (in Russian). *Utro*. 1909. 5 noyabrya, chetverg. № 885. S. 4.
115. Gorodskaya дума. Zasedanie 25-go noyabrya [City Council. November 25th meeting] (in Russian). *Yuzhnyj Kraj*. 1909. 27 noyabrya (10 dekabrya), pyatnica. № 9850. S. 5.
116. Zasedanie gorodskoj dumy [Meeting of the City Council] (in Russian). *Utro*. 1909. 26 noyabrya, chetverg. № 902. S. 4–5.
117. Yus. Harkovskie rassказы. Nedelnye itogi [Kharkov stories. Weekly results] (in Russian). *Yuzhnyj Kraj*. 1909. 29 noyabrya (12 dekabrya), voskresene. № 9852. S. 8.
118. K ustrojstvu avtobusnogo dvizheniya [To the device of bus traffic] (in Russian). *Yuzhnyj Kraj*. 1909. 9 (22) dekabrya, sreda. № 9860. S. 6.
119. Avtobusy K. G. Shimanskogo [Buses K. G. Shimanskyi] (in Russian). *Utro*. 1909. 9 dekabrya, sreda. № 913. S. 5.
120. Gorodskaya дума. Zasedanie 21 dekabrya [City Council. December 21 meeting] (in Russian). *Yuzhnyj Kraj*. 1909. 22 dekabrya (4 yanvary), vtornik. № 9871. S. 4.
121. K otkrytiyu avtomobilnogo dvizheniya v Harkove [To the opening of car traffic in Kharkov] (in Russian). *Utro*. 1910. 25 fevralya, chetverg. № 976. S. 4.
122. Zasedanie gorodskoj dumy [City Council meeting] (in Russian). *Yuzhnyj Kraj*. 1910. 13 (26) marta, subbota. № 9937. S. 4.
123. Gorodskaya дума. Zasedanie 13-go marta [City Council. Meeting on March 13] (in Russian). *Yuzhnyj Kraj*. 1910. 14 (27) marta, voskresene. № 9938. S. 7.
124. Zasedanie gorodskoj dumy [City Council meeting] (in Russian). *Utro*. 1910. 13 marta, subbota. № 990. S. 4.
125. Ispytanie avtobusov [Bus test] (in Russian). *Yuzhnyj Kraj*. 1910. 29 aprelya (12 maya), chetverg. № 9975. S. 4.
126. Otkrytie avtobusnogo dvizheniya [The opening of bus traffic] (in Russian). *Utro*. 1910. 29 aprelya, chetverg. № 1028. S. 4.
127. Popravka [Correction] (in Russian). *Utro*. 1910. 30 aprelya, pyatnica. № 1029. S. 6.

128. Rezoner. Po gorodu (Mysli, besedy, nablyudeniya) [Around the city (Thoughts, conversations, observations)] (in Russian). *Yuzhnyj Kraj*. 1910. 2 (15) maya, voskresene. № 9978. S. 7.
129. K dvizheniyu avtobusov [To the buses movement] (in Russian). *Yuzhnyj Kraj*. 1910. 18 (31) maya, vtornik. № 9991. S. 5.
130. K otkrytiyu avtobusnogo dvizheniya [To the bus traffic opening] (in Russian). *Yuzhnyj Kraj*. 1910. 2 (15) iyunya, sreda. № 10003. S. 4.
131. Probnaya poezdka avtobusa [Test bus ride] (in Russian). *Utro*. 1910. 2 iyunya, sreda. № 1056. S. 5.
132. Avtobusnoe dvizhenie [Bus traffic] (in Russian). *Yuzhnyj Kraj*. 1910. 5 (18) iyunya, subbota. № 10006. S. 4.
133. K avtobusnomu dvizheniyu [To bus traffic] (in Russian). *Yuzhnyj Kraj*. 1910. 8 (21) iyunya, vtornik. № 10008. S. 4.
134. Avtobusnoe dvizhenie [Bus traffic] (in Russian). *Utro*. 1910. 8 iyunya, vtornik. № 1061. S. 4.
135. Harkovskij avtobus na Privokzalnoj ploschadi [foto]; Harkovskij avtobus u sada Veterinarnogo instituta [foto] [Kharkov bus on the Railway Station Square [photo]; Kharkiv bus near the garden of the Veterinary Institute [photo]] (in Russian). *Yuzhnyj Kraj*. 1910. 20 iyunya, voskresene. Illyustrirovannoe pribavlenie k № 10019. S. 3.
136. Harkovskie kontrasty [Kharkov contrasts] (in Russian). *Yuzhnyj Kraj*. 1910. 4 iyulya, voskresene. Illyustrirovannoe pribavlenie k № 10031. S. 4.
137. Dvizhenie avtobusov prodolzhaetsya [The bus traffic continues] (in Russian). *Yuzhnyj Kraj*. 1910. 9 (22) iyunya, sreda. № 10009. S. 4.
138. Avtobusy [Buses] (in Russian). *Yuzhnyj Kraj*. 1910. 10 (23) iyunya, chetverg. № 10010. S. 4.
139. Avtobusy i konka [Buses and horse trams] (in Russian). *Yuzhnyj Kraj*. 1910. 12 (25) iyunya, subbota. № 10012. S. 4.
140. Avtobusy [Buses] (in Russian). *Yuzhnyj Kraj*. 1910. 15 (28) iyunya, vtornik. № 10014. S. 5.
141. Karmannaya krazha [Pickpocketing] (in Russian). *Yuzhnyj Kraj*. 1910. 16 (29) iyunya, sreda. № 10015. S. 4.
142. Karmannaya krazha [Pickpocketing] (in Russian). *Utro*. 1910. 16 iyunya, sreda. № 1068. S. 5.
143. 15 iyunya vecher [June 15 evening] (in Russian). *Yuzhnyj Kraj*. 1910. 17 (30) iyunya, chetverg. № 10016. S. 6.
144. Ushiby [Bruises] (in Russian). *Yuzhnyj Kraj*. 1910. 24 iyunya (7 iyulya), chetverg. № 10022. S.
145. Ushiby [Bruises] (in Russian). *Utro*. 1910. 24 iyunya, chetverg. № 1075. S. 4.
146. Avtobus i loshadi [Bus and horses] (in Russian). *Yuzhnyj Kraj*. 1910. 8 (21) iyulya, chetverg. № 10034. S. 4.
147. Novye avtobusy [New buses] (in Russian). *Yuzhnyj Kraj*. 1910. 25 iyunya (8 iyulya), pyatnica. № 10023. S. 4.
148. Dvizhenie avtobusov [Bus traffic] (in Russian). *Yuzhnyj Kraj*. 1910. 24 iyulya (6 avgusta), subbota. № 10048. S. 4.
149. Dva sposoba peredvizheniya v Harkove. Vagon konno-zheleznoj dorogi. Avtobus [foto] [Two ways of getting around in Kharkov. Horse-drawn railroad car. Bus [photo]] (in Russian). *Yuzhnyj Kraj*. 1910. 21 noyabrya, voskresene. № 10148. S. 3.
150. Novyj avtobus [New bus] (in Russian). *Yuzhnyj Kraj*. 1910. 1 (14) avgusta, voskresene. № 10055. S. 6.
151. Avtobusnaya koncessiya [Bus concession] (in Russian). *Yuzhnyj Kraj*. 1910. 21 oktyabrya (3 noyabrya), chetverg. № 10121. S. 4.
152. K osmotru avtobusov [To the inspection of buses] (in Russian). *Yuzhnyj Kraj*. 1910. 12 (25) sentyabrya, voskresene. № 10089. S. 7.
153. K osmotru avtobusov [To the inspection of buses] (in Russian). *Utro*. 1910. 12 sentyabrya, voskresene. № 1142. S. 3.
154. V gorodskoj dume [In the City Council] (in Russian). *Utro*. 1910. 13 noyabrya, subbota. № 1194. S. 5.
155. Gorodskaya дума [City Council] (in Russian). *Yuzhnyj Kraj*. 1911. 5 (18) fevralya, subbota. № 10210. S. 3–4.
156. V gorodskoj dume [In the City Council] (in Russian). *Utro*. 1911. 5 fevralya, subbota. № 1263. S. 4.

157. Avtobusnoe dvizhenie [Bus traffic] (in Russian). *Utro*. 1911. 30 marta, sreda. № 1307. S. 5.
158. Avtobusnoe dvizhenie [Bus traffic] (in Russian). *Yuzhnyj Kraj*. 1911. 9 (22) aprelya, subбота. № 10263. S. 3.
159. Avtobusnoe dvizhenie [Bus traffic] (in Russian). *Utro*. 1911. 9 aprelya, subбота. № 1316. S. 5.
160. Postanovlenie harkovskoj gorodskoj dumy [Resolution of the Kharkiv City Council] (in Russian). *Yuzhnyj Kraj*. 1911. 26 fevralya (11 marta), subбота. № 10228. S. 6.
161. Zasedanie gubernskogo po zemskim i gorodskim delam prisutstviya [Meeting of the provincial presence on zemstvo and city affairs] (in Russian). *Yuzhnyj Kraj*. 1911. 20 aprelya (3 maya), sreda. № 10271. S. 3.
162. Na gorodskom kladbishe [At the city cemetery] (in Russian). *Utro*. 1911. 19 aprelya, vtornik. № 1323. S. 6.
163. Zhurnalist. Melochi zhizni [Little nothings of life] (in Russian). *Yuzhnyj Kraj*. 1913. 31 oktyabrya (13 noyabrya), chetverg. № 11709. S. 6.