

УДК 930.2:070.433:656.13.084(477.54-25)"190/191" DOI: 10.26565/2227-6505-2020-31-10

**ПЕРШІ ДОРОЖНЬО-ТРАНСПОРТНІ ПРИГОДИ  
ЗА УЧАСТІ АВТОМОБІЛІВ У ХАРКОВІ НА ПОЧАТКУ ХХ СТ.  
(ЗА МАТЕРІАЛАМИ МІСЦЕВОЇ ПРЕСИ)**

А. М. Домановський

Харківський національний університет імені В. Н. Каразіна  
andriy.domanovsky@karazin.ua, <http://orcid.org/0000-0001-8434-3374>

Н. П. Олешко

Харківський національний автомобільно-дорожній університет,  
sufika19@gmail.com, <http://orcid.org/0000-0002-7128-0746>

**Мета.** Стаття має на меті з'ясувати історію перших дорожньо-транспортних пригод за участі автомобілів у Харкові на початку ХХ ст.

**Методологія дослідження.** У статті відповідно до концепції модернізації урбаністичного простору розглянуто дорожньо-транспортні пригоди за участі автомобілів як один з аспектів появи й освоєння нових транспортних засобів та способів комунікації автомобільного руху у Харкові на початку ХХ ст.

**Наукова новизна.** Уперше в історіографії предметом спеціального наукового дослідження стали дорожньо-транспортні пригоди за участі автомобілів у Харкові на початку ХХ ст. Повідомлення газет «Южний Край» та «Утро» дали змогу виявити низку свідчень про перші дорожньо-транспортні пригоди за участі автомобілів у Харкові на початку ХХ ст. Установлено типові причини, обставини, перебіг і наслідки таких пригод.

**Висновки.** З'ясовано, що перші автомобільні аварії були спричинені передусім незвичністю нового транспортного засобу для традиційних учасників тогочасного дорожнього руху – пішоходів, візників і особливо коней, які лякалися незвичного вигляду та високої швидкості руху автоматичних екіпажів, гуркоту їхніх моторів, здійсненої під час руху курявий диму, гучних вихлопів двигунів внутрішнього згоряння та різких сигналів клаксонів чи навіть «сирен». Вагому роль в окремих випадках відігравали такі фактори, як невисока якість підготовки водіїв автомобілів та/чи безвідповідальність окремих шоферів під час руху міськими вулицями. Найбільш наочним прикладом небезпечної поведінки на дорозі став випадок дворянина О. Л. Самойлова (власника й водія сумнозвісного з газетних повідомлень «Червоного автомобіля»), який регулярно свідомо нехтував безпекою учасників дорожнього руху. Це спричиняло часті дорожньо-транспортні пригоди із завданням шкоди різного ступеня тяжкості іншим учасникам дорожнього руху людям, тваринам (коням, собакам) і транспортним засобам. Водночас значна частка відповідальності за скоєні ДТП має бути покладена на візників та особливо пішоходів, які звикли до повільного руху містом. Тривалий час вони не усвідомлювали змін, до яких привела поява десятків автомобілів на вулицях Харкова й нехтували власною безпекою, поводячись доволі недбало.

**Ключові слова:** Харків, початок ХХ ст., модернізація, транспорт, автомобіль, дорожньо-транспортна пригода, ДТП, автомобільна аварія, газета, «Южний Край», «Утро», «Червоний автомобіль».

**Цель.** Целью статьи является установление истории первых дорожно-транспортных происшествий с участием автомобилей в Харькове в начале ХХ в.

**Методология исследования.** В статье под углом зрения концепции модернизации урбанистического пространства рассмотрены дорожно-транспортные происшествия с участием автомобилей как один из аспектов появления и освоения новых транспортных средств и способов коммуникации (автомобильного движения) в Харькове в начале ХХ в.

**Научная новизна.** Впервые в историографии предметом специального научного исследования стали дорожно-транспортные происшествия с участием автомобилей в Харькове в начале XX в. Сообщения газет «Южный Край» и «Утро» позволили выявить ряд свидетельств о первых дорожно-транспортных происшествиях с участием автомобилей в Харькове в начале XX в. Установлены типичные причины, обстоятельства, ход и последствия таких происшествий.

**Выводы.** Установлено, что первые автомобильные аварии были вызваны прежде всего необычностью нового транспортного средства для традиционных участников дорожного движения того времени пешеходов, извозчиков и в особенности лошадей, которые пугались необычного вида и высокой скорости движения автоматических экипажей, грохотания их двигателей, поднятой во время движения пыли и дыма, громких выхлопов двигателей внутреннего сгорания и резких сигналов клаксонов или даже «сирен». Также весомую роль в отдельных случаях играли такие факторы, как невысокое качество подготовки водителей и /или безответственность отдельных шоферов во время движения по улицам города. Особенно показательным примером опасного поведения на дороге стал случай дворянина А. Л. Самойлова (владельца и водителя печального известного по газетным сообщениям «Красного автомобиля»), который регулярно сознательно пренебрегал безопасностью участников дорожного движения. Это вызывало частые дорожно-транспортные происшествия с причинением вреда разной степени тяжести другим участникам дорожного движения - людям, животным (лошадям и собакам) и транспортным средствам. В то же время часть ответственности за случившиеся ДТП следует возложить на извозчиков и в особенности на пешеходов, привыкших к медленному движению по городским улицам. Длительное время они не осознавали изменений, вызванных появлением десятков автомобилей на улицах Харькова, и пренебрегали собственной безопасностью, ведя себя довольно беспечно.

**Ключевые слова:** Харьков, начало XX в., модернизация, транспорт, автомобиль, дорожно-транспортное происшествие, ДТП, автомобильная авария, газета, «Южный Край», «Утро», «Красный автомобиль».

**Research aim** is to establish the history of the first road accidents involving cars in Kharkiv in the early twentieth century.

**Research methodology.** The article discusses the road accidents involving cars as one of the aspects of the emergence and development of new vehicles and ways of communication "traffic" in Kharkov in the early 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 the road accidents involving cars in Kharkov in the early twentieth century was the subject of special research. The publications from the newspapers «Yuzhnyj Kraj» («South Land») and «Utro» («Morning») newspapers revealed a number of testimonies of the first car accidents involving cars in Kharkiv in the early 20th century. The typical causes, circumstances, course and consequences of such incidents are established.

**Conclusions.** It was found that the first car accidents were caused primarily by the unusualness of the new vehicle for traditional road users in time pedestrians, carriages and, especially, horses, which frightened the unusual view and high speed of automatic crews, the roar of their previous engines, known as time of movement of smoke and smoke, loud exhausts, internal combustion engines and various horns and even «sirens». Factors such as the poor quality of driver training and / or the irresponsibility of individual drivers when driving on city streets also played an important role in some cases. The most known example of dangerous behavior on the road was the case of a nobleman O. L. Samoilov (owner and driver of the infamous newspaper «Red Car»), who regularly consciously ensures the safety of road users. This has led to frequent road accidents involving schoolchildren of varying severity from other road users people, animals (horses, dogs) and vehicles. At the same time, a certain part of the responsibility for road accidents should also be

*placed on carriages and features of pedestrians who are accustomed to traffic on city streets. For a long time, they did not report the changes caused by the appearance of dozens of cars on the streets of Kharkiv and neglected their own safety, behaving carelessly.*

**Key words:** *Kharkiv, the beginning of the twentieth century, modernization, transport, car, road accident, newspaper, «Yuzhnyj Kraj» («South Land»), «Utro» («Morning»), «Red Car».*

Коли на початку ХХ ст. на вулицях Харкова з'явилися перші автомобілі, у житті містян виникли не лише нові можливості та зручності, але й нові небезпеки. Новопосталі учасники дорожнього руху принесли невідомі до цього проблеми надвисоку за тогочасними мірками швидкість, ревіння моторів, різкі сигнали клаксонів і сирен, забруднення повітря шкідливими викидами двигунів внутрішнього згоряння тощо. Автомобіль як транспортний засіб був украй незвичний для традиційних учасників дорожнього руху – пішоходів, візників і особливо коней, які часто лякалися стрімких гуркітливих екіпажів, що, гучно сигналячи в хмарах пилу та диму, мчали назустріч, наздоганяли ззаду чи несподівано вихоплювалися з-за рогу.

Комплексне дослідження історії автомобільного транспорту в Харкові на початку ХХ ст. передбачає, зокрема, з'ясування того, як автомобілі переінакшували міський простір і, зокрема, дорожній рух, змінювали його сприйняття городянами учасниками дорожнього руху. У такому разі важливо приділити увагу першим дорожньо-транспортним пригодам за участі автомобілів, зафіксованим у тогочасних періодичних виданнях – у відомих харківських газетах «Южный Край» та «Утро». Ці газети містять різносторонню інформацію з усіх аспектів міського життя Харкова кінця ХІХ – початку ХХ ст. Відповідні посилання на наукову літературу, у якій усебічно оцінено значення згаданих періодичних видань як історичного джерела з історії Харкова, подані в наших попередніх публікаціях про появу перших автомобілів і реалізацію перших проєктів з налагодження регулярного автобусного сполучення в місті на початку ХХ ст. [див.: 1; 2].

Так само в зазначених наукових і низці науково-популярних публікацій уже побіжно згадані й перші дорожньо-транспортні пригоди за участі автомобілів у контексті модернізації міського простору, появи нових засобів пересування та призвичаєння містян до новацій [1-4]. Однак дорожньо-транспортні пригоди в Харкові на початку ХХ ст. ще не стали самостійним предметом спеціального наукового дослідження, що зумовлює актуальність і наукову новизну постановки проблеми та дослідницьких завдань статті, зокрема відповідно до концепції модернізації урбаністичного простору з'ясувати причини, обставини, перебіг і наслідки дорожньо-транспортних пригод за участі автомобілів як одного з аспектів появи та освоєння нових транспортних засобів і способів комунікації автомобільного руху у Харкові на початку ХХ ст.

«В Харькове, как известно, совершенно не умеют ездить по улицам, несмотря на присутствие на улицах городских и вновь изобретенных дворников с полицейскими полномочиями. Извозчики, ассенизаторы, лихачи постоянно подвергаются административным взысканиям, лихие автомобилисты по нескольку раз привлекаются к ответственности у мировых судей, а порядка все-таки нет», - стверджували в замітці «К местной жизни», опублікованій за підписом Z. Z. 17 березня 1911 р. в харківській газеті «Утро» [5].

Кореспондент газети знав, про що писав: на межі першого та другого десятиліть ХХ ст. дорожньо-транспортні пригоди за участі автомобілів стали звичним прикритим явищем життя міста, і в тогочасній періодиці можна знайти чимало згадок про такі інциденти. Газети «Южный Край» та «Утро» неодноразово друкували повідомлення про дорожньо-транспортні пригоди за участі автомобілів на вулицях міста чи в найближчому передмісті.

Найраніша з виявлених на сьогодні заміток про ДТП за участі автомобілів у Харкові надрукована наприкінці травня 1904 р. у газеті «Южный Край» з назвою «Наши автомобилисты»: «19-го мая по Сумской улице ехал в дрожках помощник пристава Я. И. Козьмин, а навстречу ему на автомобиле Г. И. Полянский. Лошадь г. Козьмина начала

сильно волноваться, что и побудило его несколько раз повторить просьбу, обращенную к г. Полянскому, чтобы он остановил автомобиль. Последний просьбы не исполнил, лошадь понесла. Я. И. Козьмин упал с дрожок, запутался в вожжах и, по его словам, лошадь волокла его по мостовой на расстоянии 40 сажень, пока сама не упала. Г-н Козьмин получил сильные ушибы; лошадь оказалась покалеченной. На днях на той же улице, испугавшись двигавшегося автомобиля, понесла лошадь одноконного извозчика, который также отделался незначительными ушибами. Кроме этих двух были еще несчастные случаи с седоками в экипажах при встречах на людных улицах с автомобилистами. Обязательные постановления о езде на автоматических экипажах, изданные городской думой, должны были войти в обязательную силу с 1-го января текущего года, но они до сих пор еще не утверждены» [6]. Отже, до травня 1904 р. вже сталося щонайменше кілька інцидентів на вулицях міста за участі автомашин.

Наступна дорожньо-транспортна пригода за участі автомобіля, згадана в «Южном Крае», трапилась за містом 4 жовтня 1904 р. Її фігурантами стали дворянин М. Г. Данилевський, який їхав з дружиною в екіпажі, і харківський фотограф Шабельський-Скассі, що кермував автівкою. Описи події, наведені у листах учасників до газети [7; 8], суттєво різняться, однак основні факти збігаються. Під час повернення до Харкова із замської прогулянки екіпаж М. Г. Данилевського перестрівся з автомобілем Шабельського-Скассі, який мчав назустріч. Дворянин зупинив екіпаж і разом із дружиною спішився, а кучеру наказав розвернутися та рухатися назад по шосе, доки автомобіль не зупиниться. Автомобіліст, вочевидь, не зрозумів бажання М. Г. Данилевського, і далі рухався слід за екіпажем, швидко наздоганяючи його. Кінь, зачувши за собою погоню, скинув кучера, і зупинити перелякану тварину вдалось лише завдяки студенту Харківського університету Деканазову, який був одним із пасажирів автомашини Шабельського-Скассі. Студент повернув екіпаж власникові, після чого сів в автомобіль – і той рушив далі.

Обурено описуючи пригоду, М. Г. Данилевський повністю звинувачував у неприємному інциденті Шабельського-Скассі, який буцімто проігнорував прохання зупинитися й спеціально погнався за конем, «беспрерывно нажимая сигнал и производя страшный рев по лесу» [7]. Водій автомобіля заперечував звинувачення, наголошуючи, що він, навпаки, завчасно подавав сигнали, щоб «кучер вовремя сдержал лошадей», а коли побачив, що візник не може впоратися з конем, «решил замедлить ход» і негайно зупинив машину, щойно помітив, що «неопытный возница выпустил из рук вожжи и вылетел на землю». У будь-якому разі винним у ДТП був визнаний Шабельський-Скассі, якого, як повідомляє «Южный Край», «за непринятие мер предосторожности» присудили «к штрафу в двадцать пять рублей или аресту на 5 дней и удовлетворению гражданского иска, предъявленного г. Данилевским, в размере 135 рублей» [9].

Окрім покарання шофера, описана дорожньо-транспортна пригода мала й важливіші наслідки - обурений випадком дворянин М. Г. Данилевський звернувся в Харківську міську думу з проханням розглянути й розв'язати низку проблем, які виникають у місті внаслідок їзди на автомобілях. Перелік порушених питань, які описують типову поведінку автомобілістів Харкова, опублікований у газеті «Южный Край» у жовтні 1904 р.: «1) скорость езды превышает предельную скорость любого лучшего рысака, пущенного вольно и во всю; 2) при поворотах на другую улицу автомобили никогда не пускаются шагом; 3) при встречах с экипажами они никогда не сворачивают с дороги; 4) очень часто управляют автомобилями малолетние и женщины; 5) заведенные автомобилистами сигналы «ревуны» трубят беспрерывно и пугают лошадей» [10].

Ще дві публікації про ДТП у Харкові знаходимо в числах газети «Утро» наприкінці травня й початку червня 1908 р. Перша з них повідомляє про здійснений автомобілем наїзд на пішохода, який стався 30 травня 1908 р.: «Вчера на проходившую около 10 часов вечера крестьянскую девушку Анастасию Колесникову, 24 лет, служащую прислугой, наехал автомобиль, мчавшийся по улице без всяких сигналов и предупреждений. Автомобилисты не сочли нужным дать сигнал даже в этой, переполненной прохожими местности и бешено



ехали по Театральной площади. К счастью, Колесникова была задета только колесом за платье, которое совершенно оборвано. Колесникова получила ушибы ног и ссадины. Для оказания медицинской помощи она была доставлена в медицинское общество, где находится и сейчас. Автомобиль был задержан и отправлен с автомобилистами в 3-й полицейский участок. Неосторожным автомобилистом оказался шофер торгового дома Герман Мейер» [11].

У другій замітці в газеті «Утро» з назвою «Шалости шоффера» (*саме так, з подвійною «Ф» - авт.*) повідомляли про необережну їзду по вулиці Єкатеринославській у ніч з 30 на 31 травня 1908 р.: «С появлением в городе автомобилей стали замечаться случаи необузданности управляющих (шофферов). 30 мая хроника отметила уже один случай, а с 30 на 31 мая один из шофферов в 12 час. ночи, когда на Екатеринбургской ул. было большое движение экипажей с публикой, возвращавшейся с вокзала и садов - пронесся со скоростью до 50-60 верст в час, пугая лошадей. № автомобиля нельзя было заметить, так как сзади машины не было фонаря» [12].

Наступного 1909 року кількість згадок про дорожньо-транспортні пригоди за участі автомобілів зростає. Так, дописувач газети «Утро» в замітці «Неосторожна езда» повідомляє, що 19 квітня 1909 р. шофер торгового дому «ГерманМейер», здійснивши «тест-драйв» нового автомобіля з міським номером 11 і в'їжджаючи удвір будинку № 55 по вулиці Москалівській, круто повернув кермо автівки, унаслідок чого зачепив стовп у в'їзних воротах. Від сильного поштовху шкоди було завдано не лише стовпу та корпусу автомобіля, але й міщанину К. Бондаренку, який був його пасажиром [13].

Уже за кілька днів після цього, 23 квітня 1909 р. сталася наступна дорожньо-транспортна пригода за участі автомобіля. Дописувач газети «Утро» в замітці «Неосторожная езда на автомобиле» від 25 липня 1909 р. повідомляє, що вчора в камері мирового судді була розглянута справа відставного штаб-ротмістра пана Гордеєнка за заявою потерпілого пана Задорожного. У заяві було зазначено, що 23 квітня 1909 р., коли Задорожний переходив Олександрівську вулицю, на нього «наскочил быстро ехавший автомобиль, сбил с ног и переехал. Сигналов автомобиль не давал». Водій і свідок (пасажир автомобіля) заперечували звинувачення, викладаючи свою версію подій, згідно з якою автівка їхала вкрай повільно зі швидкістю приблизно вісім верст на годину – і сигналіла. Під час руху на Олександрівській вулиці автомобіль перестрівся з вагоном конки, з якого, намагаючись зіскочити на ходу, випав пасажир. Водій негайно загальмував і від'їхав до тротуару, тоді як пасажир конки негайно звівся на ноги та перебіг вулицю. Вирішивши, що інцидент вичерпаний, шофер продовжив рух і лише згодом дізнався від поліції, що буцімто переїхав пішохода. Мировий суддя визнав провину водія Гордеєнка й оштрафував його на 5 рублів [14].

Ще одна дорожньо-транспортна пригода сталася 5 червня 1909 р. на греблі Основ'янського мосту. На цій ділянці руху валку з 20 підвід вугільників стрімко наздогнав автомобіль із міським номером 30. Промчавши повз вервечку підвід, гуркітлива автівканаякала коней, запряжених до екіпажа жихорського утримувача пошти Лелюка, у якому їхав також земський фельдшер Сумцов. Налякані автомобілем, коні понесли, кучера й пасажирів викинуло з екіпажа, сам тарантас зламався, а корінник поранив кінцівки. Усе цетрапилось на найвужчій ділянці греблі, де згідно з правилами автомобілісти мали бути особливо обережні. З приводу пригоди Лелюк звернувся в міську управу, просячи притягнути водія автомобіля № 30 до відповідальності за порушення правил дорожнього руху і стягнути з нього на користь потерпілих 100 рублів для відшкодування завданих збитків [15].

Траплялись автомобільні аварії й за межами Харкова. Так, 8 липня 1909 р. газета «Утро» повідомляла про катастрофу в пісках поблизу Змієва, коли великий сирійський автомобіль ускочив у неглибокий яр. Унаслідок ДТП постраждав шофер автівки, ударившись грудьми об кермо. Ремонтувати автомобіль довелося в Харкові, після чого

туристи відбули в Катеринослав, звідки, судячи з усього, і приїздили в Харківську губернію [16].

Послідовно, з інтервалом приблизно два тижні, дві дорожньо-транспортні пригоди сталися на вулиці Катеринославській. Спочатку 13 вересня 1909 р. на ній городовий затримав автомобіль із міським номером 27, який неймовірно швидко мчав проїжджою частиною. Автівка належала інженерові Гостинопольському, а за кермом перебував міщанин Голованєв, якого й притягнули до відповідальності за швидку їзду [17]. Згодом, 29 вересня 1909 р., поблизу розташованого на Катеринославській готелю «Монне» шофер автомобіля управителя Північно-Донецької залізниці Зинов'єв здійснив наїзд на надвірного радника П. П. Гревізирського, забивши тому бік і завдавши саден руки. За вчинене водій був притягнутий до відповідальності [18].

Того-таки 1909 р. на харківських вулицях з'явився автомобіль, який став справжньою грозою для пішоходів, візників і коней, інших автомобілістів та домашніх тварин. У місцевій періодиці його назвали «Красный автомобиль». Його власником був своєрідний міський антигерой - дворянин Олексій Львович Самойлов.

Першим виявленим у періодиці інцидентом у сумній шерензі «подвигів» харківського автомобіліста стала дорожньо-транспортна пригода, яка трапилася 17 лютого 1909 р. на вулиці Сумській поблизу редакції газети «Южный Край». Того дня автомобіль О. Л. Самойлова за номером 26 задавив на смерть собаку породи пойнтер, власником якого був студент Міленко. Городовому вдалось затримати автомобіль та водія, і 8 травня 1909 р. була винесена судова ухвала, згідно з якою власник пса отримував компенсацію 150 рублів, а О. Л. Самойлов мав відбути арешт строком у 5 днів [19]. Описуючи обставини ДТП у замітці «Красный автомобиль (Из зала суда)», кореспондент «Утра» не приховував гіркої іронії: «17 февраля 1909 года, как гласит имеющийся в деле полицейский протокол, красный автомобиль, на котором находился собственник его, г. Самойлов, шел “тихим ходом” вверх по Сумской улице и, конечно, несмотря на тихий ход, он сокрушал все, что встречалось на его пути. Хотя были приняты автомобилистами все меры предосторожности, т. е. беспрестанно ревели сирена, шипела и свистела машина, хотя публика шарахалась во все стороны, - не обошлось и без несчастья, которое является, кажется, первым из цикла подвигов “страшного чудовища”, носившего название “Красного автомобиля”».

В этот день, т. е. 17 февраля 1909 года, по Сумской улице имел несчастье идти мирный студент со своим единственным другом, породистой собакой пойнтером. В то время, когда показался “красный автомобиль”, и публика... в ужасе разбегалась по сторонам, очищая дорогу автомобилю, студент этот, фамилия которого Миленко, переходил через улицу со своею собакою на другую сторону. Заметив необычайное движение публики и ужас на лицах бежавших в разные стороны прохожих, г. Миленко, схватив свою собаку за ошейник, тоже бросился на тротуар, но в это время “красный автомобиль” налетел на них почти в упор. Спасаясь, г. Миленко растерялся, выпустил из рук своего пойнтера, который тут же, на глазах прохожих (в 3 ч. дня) был подхвачен “красным автомобилем”, смят им и, истерзанный чудовищем в 70 лош. сил, выброшен на мостовую после того, как его переехало заднее колесо» [20].

Ані скоєне, ані покарання за нього не зупинили лихача 1909 і почасті 1910 роки стали для харківців часом свавілля «Червоного автомобіля» на вулицях міста. Так, 17 квітня 1909 р. у газеті «Южный Край» повідомляли, що в Харкові значно побільшало автомобілів, кількість яких сягнула приблизно сорока. При цьому, як зазначали, майже всіма ними керують або професійні шофери, або самі власники, «умеющие управлять ими с надлежащей осмотрительностью». Єдиним винятком була автівка, яка часто з'являлася на найбільш залюднених вулицях. «Автомобиль этот ведут очень быстро и без предостерегающих сигналов, зауважували в замітці, так что было уже немало случаев, известных редакции в точности, когда счастливое совпадение избавляло прохожих, женщин и детей, от увечья» [21]. З огляду на дальші публікації не сумніватимемося, що в цьому газетному повідомленні йшлося саме про автомобіль, яким кермував О. Л. Самойлов.

Дві наступні замітки в газетах «Южный Край» та «Утро», обидві за 5 вересня 1909 р., повідомляють про великий коричнево-червоний автомобіль, який з неймовірно високою швидкістю їздив по Сумській вулиці й Білгородському шосе до Сокольників, тобто саме в тих місцях, де полюбляла кататися харківська публіка. Одного разу автівка так швидко промчала повз зустрічний екіпаж, що спокійний кінь, який давно звик до автомашин, інстинктивно сіпнувся вбік і саме цим, мабуть, порятував екіпаж та пасажирів. Насамкінець в обох публікаціях рекомендували встановити в кінці Сумської вулиці спеціальний пост, щоб фіксувати номери автомобілів, які порушували б правила дорожнього руху [22; 23].

Пропоновані заходи явно були на часі, бо вже 1 листопада 1909 р. О. Л. Самойлов збив на Олександрівській вулиці робітника Якова Щербініна, протягнувши того бруківкою приблизно 15 сажнів (до 30 метрів!). Слідство встановило, що водій рухався зі швидкістю 70 верст на годину (приблизно 70 км/год) і не давав жодних попереджувальних сигналів. Справа проти О. Л. Самойлова тривала довго, і остаточний вирок був винесений лише 13 вересня 1911 р. Згідно з ним обвинувачуваному зрештою присудили лише 25 рублів штрафу із заміною на 5 днів ув'язнення. Таке м'яке покарання було обумовлене тим, що винуватець ДТП фактично відкупився від потерпілого, сплативши йому тисячу рублів. Унаслідок цього Я. Щербінін заявляв, що не має жодних претензій і просив припинити справу [24].

До весни 1910 р. автівка О. Л. Самойлова вже стала такою звичною загрозою на вулицях міста, що, крім порядкового, згідно з міською реєстрацією, номера 26, вона здобула навіть власне ім'я «Красный автомобиль». Саме так її названо відразу в кількох замітках у газетах «Южный Край» та «Утро» за березень 1910 р. [25; 31]. Уже на початку березня 1910 р. харківський поліцеймейстер К. І. Безсонов звернувся до міської управи з проханням позбавити О. Л. Самойлова права на поновлення білета й номера, які давали змогу їздити на автомобілі в Харкові, а вже виданий номер 26 відібрати. Своє прохання поліцеймейстер аргументував тим, що водій регулярно та свідомо порушував обмеження швидкості руху, передбачені § 9 обов'язкових постанов міської думи про їзду на автоматичних екіпажах. Крім того, у проханні поліцеймейстер зазначав, що О. Л. Самойлова вже одного разу засуджено за необережну їзду [25; 29]. Вочевидь, він мав на увазі суд щодо пойнтера, загиблого під колесами автомобіля.

Прохання поліцеймейстера щойно було подане до міської адміністрації, як уже 4 березня 1910 р. О. Л. Самойлов спричинив нову дорожньо-транспортну пригоду. Швидко рухаючись Катеринославською вулицею, «Красный автомобиль» налякав коня візника № 901, який смикнувся вбік, унаслідок чого дрожки наїхали на сина колишнього начальника телеграфу Південної залізниці пана Кайле. «Неужели же нет никаких мер, чтобы прекратить этот спорт “искалечивания” прохожих? Нам сообщают, что о происшедшем случае составлен протокол, и г. Самойлов привлечен опять к ответственности за быструю езду, но где же гарантия, что прекратятся, наконец, “похождения” злосчастного автомобиля?» - бідкався дописувач «Южного Края» [26]. Відповідь не забарилась і у числах за 9 березня 1910 р. «Южный Край» і «Утро» повідомили, що Харківська міська управа нарешті позбавила О. Л. Самойлова права на їзду містом і звернулася до харківського поліцеймейстера з проханням простежити за виконанням цього рішення [27; 30].

Відразу, однак, неподобства «Красного автомобиля» не припинились. До того як О. Л. Самойлову повідомили про рішення міської адміністрації, він устиг спричинити ще одну ДТП. 8 березня 1910 р., о 8:30 вечора, рухаючись зі швидкістю приблизно 50 верст на годину, автівка лихача налетіла на коня ванька (так у Харкові називали візників - авт.); дрожки не перекинулися лише тому, що вдарилися іншим боком об вагон кінного трамваю, який саме нагодився. Натомість автомобіль, не зменшуючи швидкості, промчав до рогу Павлівської та Сергіївської площ, де навпроти магазину «Фаянс» наїхав на дрожки ванька № 1707 Бутова. Наляканий кінь сіпнувся вбік, придавивши до ліхтарного стовпа студента, який саме проходив у тому місці. Постраждалий, зазнавши забиття, відмовився від лікарської допомоги та шпиталізації поїхав на візникові додому, а затриманого поліцейськими О. Л. Самойлова оточив вороже налаштований натовп, прагнучи розправити. Дописувач «Утра» писав: «Возле задержанного чинами полиции автомобиля собралась довольно большая толпа публики, громко

выражавшая свое негодование по адресу владельца автомобиля. Публика была, в общем, настроена настолько враждебно к Самойлову, что, не будь здесь полиции, Самойлову, пожалуй, пришлось бы плохо» [31].

Лише після цього сваволя водія «Красного автомобиля» на вулицях Харкова припинилася. Щоправда, уникнути чергової трагедії за участі харківського лихача та його сумнозвісної автівки не вдалося. Сталася вона, однак, не в Харкові, а в Москві, де 4 червня 1912 р. О. Л. Самойлов не впорався з кермуванням на високій швидкості, що призвело до вибуху двигуна й загибелі пасажирки, 23-річної артистки Є. М. Кисловської, відомої на сцені під псевдонімом Чарська. Інші пасажири автомобіля, крім дівчини, вижили, а сам водій відбувся легкими травмами [32; 33]. Подія привернула увагу в Харкові, оскільки О. Л. Самойлов і його автомобіль встигли стати сумновідомими в місті. У числі «Южного Края» за 9 червня 1912 р. журналіст цієї газети писав: «Московская автомобильная катастрофа имеет довольно близкое отношение к Харькову. Сам владелец автомобиля г. Самойлов, молодой человек, которому совершенно неожиданно по наследству досталось крупное состояние, был “запротоколирован” не один раз за нарушение правил об автомобильном движении; приговаривали его и мировые судьи, задавил он какую-то собаку и причинил ушибы одному рабочему. “Красный автомобиль” г. Самойлова так прославился еще своими гудками, пугавшими лошадей, что в конце концов у владельца отняли право езды и ему пришлось самый цвет кузова “машины” перекрасить в другой, менее популярный цвет.

После этого г. Самойлов исчез из Харькова.

Ети подробиці я привожу для того, чтобы доказать старое, неоспоримое положение, что нет действия без причины и что за чем пойдешь, то и найдешь.

Ища сильные спортсменские ощущения и не будучи подготовленным в серьезном смысле к управлению автомобилем, не имея выдержки и осторожности, г. Самойлов вызвал в конце концов катастрофу, которая при его наклонностях должна была случиться с ним рано или поздно...

Как и в Харькове, вокруг г. Самойлова в Москве развлекалась группа веселых прожигателей жизни, и один из них, пострадавший во время этой катастрофы, тоже принадлежит нашему городу, но отнюдь не может составить предмет его гордости, но о нем, как о фигуре совсем уже особого характера, говорить в этом отделе газеты не для чего... Вероятно, будет и для этого час.

Покойная Кисловская, ставшая отчасти жертвой собственного легкомыслия, появилась и в Харькове; одно время она фигурировала здесь, ведя “рассеянный” образ жизни в обществе золотой молодежи и всяких кокодесов; к театру она, разумеется, никакого отношения не имела; она подвизалась в хоре “Аквариума” или “Эрмитажа”. Мечтала о сцене Кисловская давно.

Эффектная брюнетка, Кисловская располагала хорошими средствами и пыталась устроиться здесь в драме еще во времена Соколовского, но из этого ничего не вышло...

Что за сорт публики пострадал в данном случае ясно.

В конце концов вышло, что “компания веселых пассажиров”, бешено мчавшаяся из “Яра” рано утром, более или менее чувствительными, а молодая, доверившаяся им женщина нашла свою преждевременную смерть...» [34].

Двома днями раніше, 7 червня 1912 р., в есеї «Из харьковской жизни» дописувач «Утра» з підписом А. Е. був не менш моралістичний: «“Красный автомобиль”, наводивший панику на харьковцев, погиб в Москве при ужасающей катастрофе, забрызганный кровью... Сто верст в час и полная растерянность владельца автомобиля, не сумевшего выключить мотор и предупредить взрыв. Молодой человек был запротоколен в Харькове за бешеную езду на автомобиле, уплатил штраф и успокоился: он может уплатить целый ряд штрафов и нисколько не стесняться протоколами...

Задавлю, заплачу... Чего тут стесняться.

И несчастье в Москве представляется не простой случайностью - так должны были в конце концов завершиться подвиги “спортсмена”, не умевшего, оказывается, управлять автомобилем и, тем не менее, всегда рисковавшего жизнью своей и чужой.



В своей жизни человек может быть волен, но как не могли научить молодого человека повнимательнее относиться к людям? С высоты автомобиля он, видите ли, “презирал” пешую публику, “богатый рантье из Харьковской губернии”...

Можно заплатить, и кончено: “Сторонись, беднота”...

У г. Самойлова в Харькове есть подражатели, так же, как и этот автомобильщик, не стесняющиеся гнать по Сумской автомобили с необычайной скоростью.

Может быть, страшный урок московской трагедии их кое-чему научит? Или даже это забудется?

Ничтожное взыскание, налагаемое за быструю езду, не останавливает нарушения закона; нужны какие-то другие меры... Нужно повисить культурность богатых “рантье”» [35].

Минуло понад сто років, а ці роздуми тазаклики досі не втратили актуальності й у сучасному Харкові. Цікаво, що навіть страшна трагедія не зупинила О. Л. Самойлова, і невдовзі він знову з’явився в Харкові, де їздив дуже швидко, нехтуючи безпекою руху на автомобілі з московськими номерами не отримавши дозволу від харківської міської управи. З огляду на це поліції було запропоновано «наблюдать за появлением Самойлова и категорически воспретить ему управлять автомобилем» [36]. Таку пропозицію зробила спортивно-технічна комісія Південно-руського автомобільного клубу, запропонувавши також притягнути пана Самойлова до відповідальності за порушення обов’язкових постанов щодо правил організації автомобільного руху на вулицях Харкова [37].

«Червоний автомобіль» та його власник-водій О. Л. Самойлов потрапили й на сторінки харківського сатиричного журналу «Жало» [38; див. також: 39, с. 54]<sup>1</sup>. Тут злісного харківського харківського лихача зображено на карикатурі «Вежливость на первом плане». На першому малюнку необережний водій збиває пішохода, неочікувано й без жодних попереджень наздогнавши його ззаду, на другому автомобіль шанувальника швидкої їзди зникає в хмарі куряви, лишивши збитого, обуреного навіть скаліченого пішохода з відірваною правою ногою на проїжджій частині. Ззаду на автівці зображено напис «ВИНОВАТЬ!», бо, як іронічно зазначив автор карикатури у назві твору, ввічливість у харківських водіїв - злісних порушників безпеки дорожнього руху - завжди має бути на першому плані. Цікаво, що О. Л. Самойлов тут стає певним збірним образом усіх горе-шоферів Харкова, про що свідчить підпис під карикатурою: «Проект наших автомобилистов, вроде г-на Самойлова, владельца мотора № 28, для смягчения всяких негодований со стороны искалчиваемых жертв».



<sup>1</sup>Щиро дякуємо Анастасії Боженко за надані консультацію та фотокопію карикатури.

Як бачимо, головною причиною дорожньо-транспортних пригод, скоєних за участі «Червоного автомобіля» О. Л. Самойлова та інших подібних до нього лихачів на вулицях Харкова, були передусім надмірна швидкість і різка зміна траєкторії руху, гуркіт двигунів автівок, а також брак належної підготовки і / чи відповідальності водіїв під час руху. До цього варто додати різкі сигнали автомобільних клаксонів і ревунів-сирен, про які також згадували в розглянутих публікаціях. Цьому питанню було приділено й окрему увагу. У замітці «Ходатайство поліціймейстера» з газети «Утро» від 13 січня 1910 р. зазначали: «В последнее время на улицах города появились автомобили, владельцы которых для сигналов употребляют не рожки, как это полагается, или общеупотребительно, а особые гудки-ревуны, под названием “сирена”, а также громкие и пронзительные свистки. Так как подобные звуки пугают животных и наводят на них панику, вследствие чего могут произойти несчастные случаи с публикою, полиціймейстер К. И. Безсонов, озабочиваясь предупреждением подобных случаев, вчера обратился в городскую управу с просьбою об издании обязательных постановлений о безусловном воспрещении владельцам автомобилей во время езды по городу употреблять для сигналов звуки «сирены» и свистки»[40].

Невдовзі після пригод за участі горезвісного «Червоного автомобіля» та його власника О. Л. Самойлова спокій учасників дорожнього руху на харківських вулицях почав порушувати новий автомобіль, який газетярі за аналогією з попередником спробували охрестити «Синім автомобілем». У замітці в газеті «Южный Край» зазначали: «На место красного автомобиля г. Самойлова, который носился по харьковским улицам подобно летающему голландцу по морям, явился синий автомобиль, желающий, очевидно, затмить своего смелого и талантливого предшественника. Этот автомобиль носится по улицам с быстротой тем более опасной, что все эти дни улицы полны народом, движение усиленное по случаю предстоящих праздников. Есть ли какие-нибудь правила, однако, на этот счет или нет? Как нежелательно стеснение кого-либо в предоставленных ему правах, так же невозможно допускать злоупотребления при пользовании этими правами во вред общественной безопасности. Надеемся, что полиция обратит внимание на “синий автомобиль”, как обратила на красный, тем более, что он еще гремит такой сиреной, которая повергает в страх и ужас не только животных, но и людей. Сигналы - одно, а нарушение тишины и спокойствия на улицах - совсем другое дело» [41].

Реакція на процитовану газетну замітку була миттєва - уже наступного дня поліціймейстер видав розпорядження з'ясувати особу власника «синього автомобіля», щоб притягти його до відповідальності за надмірно швидкий рух вулицями міста й позбавити права водити автомобіль, як це зробили щодо дворянина О. Л. Самойлова [42].

Послідовно критикуючи автомобілістів, до яких дописувачі місцевої преси і, судячи з усього, переважна більшість харківців були налаштовані критично, не варто забувати про відповідальність інших учасників дорожнього руху у скоєнні дорожньо-транспортних пригод за участі автомобілів. Почасті відповідальними за такі ДТП були візники, які не приділяли належної уваги дотриманню безпечної поведінки на дорозі, не вміли або не бажали вчасно стримати коней. Унаслідок цього звиклі до відносно спокійного дорожнього руху люди та тварини не встигали вчасно відреагувати на раптову появу на дорозі такого швидкого транспортного засобу, як автомобіль. Особливо безтурботно й навіть, сказати б, недбало поводитися на вулиці пішоходи. Судячи з усього, звиклі до відносно повільного руху транспорту, пішоходи могли рухатися вулицею доволі хаотично, раптово виходити з тротуару на проїжджу частину, неочікувано перетинати - переходити чи перебігати - вулицю тощо.

Особливо показовими видаються згадки про те, як пасажир конки зіскакували на ходу з цього транспортного засобу прямо на проїжджу частину. Унаслідок такої неочікуваної появи пішохода просто перед автомобілем водій не встигав загальмувати чи зманеврувати, щоб не завдати йому шкоди. Саме так, судячи з усього, сталось 23 квітня 1909 р., коли пасажира конки п. Задорожного, який випав чи зіскочив з вагона, збив водій п. Гордеєнко [14]. Схожий випадок стався 15 жовтня 1911 р., про що також повідомляла

газета «Утро»: «Вчера днем с доктором С. Н. Советовым произошел несчастный случай, едва не окончившийся для него серьезной катастрофой. Г. Советов проезжал на конке по Сумской улице; возле Земельного банка он соскочил. В это время на него налетел автомобиль, которым он и был смят. Оказалось, что автомобиль принадлежит проф. Орлову, который сам и управлял им. К счастью, проф. Орлову удалось несколько затормозить автомобиль. Смятый автомобилем, Советов лежал в обморочном состоянии. Подбежавшие случайные прохожие усадили доктора на дрожки и отправили домой. У г. Советова слегка ушиблены ноги и имеются легкие ссадины на руках. Очевидцы катастрофы были изумлены поведением владельца автомобиля. Проф. Орлов - медик, хирург. Естественно было бы ожидать, что проф. Орлов, немедленно, тут же на месте окажет помощь пострадавшему. Между тем проф. Орлов преспокойно покатил дальше, даже не остановившись» [43].

Обидва згадані випадки доволі показові як поведінкою пасажирів конки (а потім пішоходів), так і водіїв. В обох випадках постраждали опинилися під колесами автомобіля внаслідок власної недбалості й необережності. Натомість шофери, уживши певних заходів, щоб запобігти наїзду на пішохода, потім спокійно продовжували рух, не вважаючи за потрібне зупинитися й надати постраждалому первинну медичну допомогу. Особливо показовим щодо цього став інцидент за участі хірурга проф. Орлова, який не надав допомоги колезі-медику С. Н. Советову. Вочевидь, водії вважали винними в пригоді самих постраждалих, тоді як громадська думка схильна була до того, щоб в усьому винуватити автомобілістів. Останнє цілком закономірне з огляду на низку факторів. По-перше, автомашин і водіїв було мало, заледве кілька десятків на все місто, тоді як до пішоходів належали всі городяни й прибулі до Харкова. По-друге, саме пішоходи задавали тон і зміст суспільної думки доби, а газетярі йшли вслід за цією колективною громадською думкою - як свідомо їй потураючи, так і несвідомо її поділяючи, адже дописувачі та читачі газет (а отже, клієнти, які платили за газету гроші) самі були передусім пішоходами.

Отже, перші автомобільні аварії були спричинені насамперед незвичністю нового транспортного засобу для традиційних учасників дорожнього руху – пішоходів, візників і особливо коней, які лякалися незвичного вигляду й високої швидкості руху автоматичних екіпажів, гуркоту їхніх моторів, здійсненої під час руху куряви та диму, гучних вихлопів двигунів внутрішнього згоряння і різких сигналів клаксонів та сирен. Вагому роль в окремих випадках відігравали такі фактори, як невисока якість підготовки водіїв автомобілів та / чи безвідповідальність окремих шоферів під час руху міськими вулицями. Найбільш показовим прикладом небезпечної поведінки на дорозі став випадок дворянина О. Л. Самойлова (власника сумнозвісного «Червоного автомобіля»), який регулярно свідомо нехтував безпекою учасників дорожнього руху, що спричиняло часті дорожньо-транспортні пригоди із завданням шкоди різного ступеня тяжкості іншим учасникам дорожнього руху - людям, тваринам (коням, собакам) і транспортним засобам.

Водночас значна частка відповідальності за скоєні ДТП має бути покладена також на візників і особливо пішоходів, які звикли до повільного руху містом. Тривалий час пішоходи не усвідомлювали змін, до яких призвела поява десятків автомобілів на вулицях Харкова й нехтували власною безпекою, поводячись доволі недбало.

Нарешті, важливою в громадському освоєнні такої транспортної новації початку ХХ ст., як автомобіль, була роль органів міської влади, чиї представники усвідомлювали потребу врегулювати дорожній рух, зваживши на масову появу автівок у Харкові. Дальше дослідження історії автомобільного транспорту в Харкові саме й має на меті вивчити те, як городяни сприймали та оцінювали зміни в транспортній системі міста і як органи міської влади та небайдужі громадянські активісти намагалися впорядковувати автомобільний рух, які правила для цього запроваджували і як вимагали дотримуватися їх.



## Література

1. Домановський А. М., Олешко Н. П. Перші автомобілі та автомобільні дорожньо-транспортні пригоди у Харкові на початку ХХ ст. (за матеріалами місцевої преси). *Інтелігенція і влада*. 2019. Вип. 40. С. 139-150.
2. Домановський А. М., Олешко Н. П. Автомобільний громадський транспорт у Харкові на початку ХХ ст.: проекти та перші спроби реалізації (за матеріалами місцевої преси). *Вісник Харківського національного університету імені В. Н. Каразіна*. Серія «Історія України. Українознавство: історичні та філософські науки». 2020. Вип. 30. С. 108-138.
3. Домановський А. М. Перша автомобілезнавча наукова доповідь у Харкові. *Автодорожник. Газета колективу Харківського навчально-науково-виробничого комплексу з автомобільно-дорожньої освіти*. 2 травня 2019 р., четвер. № 4–5 (1663–1664). С. 12.
4. Домановський А. М., Олешко Н. П. Перші автомобілі на вулицях Харкова на початку ХХ ст. *Автодорожник. Газета колективу Харківського навчально-науково-виробничого комплексу з автомобільно-дорожньої освіти*. 9 липня 2020 р., четвер. № 6-7 (1677-1678). С. 15.
5. Z. Z. К местной жизни (Из письма). *Утро*. Четверг, 17 марта 1911 г. № 1297. С. 4.
6. Наши автомобилисты. *Южный Край*. Вторник, 25 мая (7 июня) 1904 г. № 8101. С. 4.
7. Данилевский М. Г. Письмо в редакцию. *Южный Край*. Вторник, 5 (18) октября 1904 г. № 8234. С. 4.
8. Заметка. *Южный Край*. Пятница, 11 (24) октября 1904 г. № 8240. С. 4.
9. Приговор земского начальника // *Южный Край*. Воскресенье, 14 (27) ноября 1904 г. № 8274. С. 5.
10. Езда на автомобилях. *Южный Край*. Среда, 21 октября (2 ноября) 1904 г. № 8249. С. 4.
11. Харьковские автомобилисты. *Утро*. Суббота, 31 мая 1908 г. № 453. С. 4.
12. Шалости шоффера. *Утро*. Среда, 4 июня 1908 г. № 455. С. 4.
13. Неосторожная езда. *Утро*. Вторник, 21 апреля 1909 г. № 720. С. 3.
14. Неосторожная езда на автомобиле. *Утро*. Суббота, 25 июля 1909 г. № 801. С. 4.
15. Происшествия. Автомобиль № 30. *Утро*. Пятница, 12 июня 1909 г. № 764. С. 4.
16. Случай с автомобилем. *Утро*. Среда, 8 июля 1909 г. № 786. С. 5.
17. Быстрая езда. *Утро*. Среда, 16 сентября 1909 г. № 842. С. 6.
18. Неосторожная езда. *Южный Край*. Четверг, 1 (14) октября 1909 г. № 9801. С. 6.
19. Из подвигов «красного автомобиля». *Южный Край*. Суббота, 8 (21) мая 1910 г. № 9983. С. 4.
20. Красный автомобиль (Из зала суда). *Утро*. Воскресенье, 9 мая 1910 г. № 1037. С. 7.
21. Езда на автомобилях. *Южный Край*. Пятница, 17 (30) апреля 1909 г. № 9663. С. 5.
22. Наши автомобилисты. *Южный Край*. Суббота, 5 (18) сентября 1909 г. № 9781. С. 4.
23. Опасные прогулки. *Утро*. Суббота, 5 сентября 1909 г. № 835. С. 4.
24. Из зала суда. Харьковский окружной суд. «Красный автомобиль». *Утро*. Среда, 14 сентября 1911 г. № 1446. С. 7.
25. «Красный автомобиль». *Южный Край*. Четверг, 4 (17) марта 1910 г. № 9929. С. 5.
26. Опять «красный автомобиль». *Южный Край*. Пятница, 5 (18) марта 1910 г. № 9930. С. 4.
27. «Красный автомобиль». *Южный Край*. Вторник, 9 (22) марта 1910 г. № 9933. С. 4.
28. «Красный автомобиль». *Южный Край*. Среда, 10 (23) марта 1910 г. № 9934. С. 5.
29. Автомобиль Самойлова. *Утро*. Четверг, 4 марта 1910 г. № 982. С. 5.
30. Красный автомобиль Самойлова. *Утро*. Вторник, 9 марта 1910 г. № 986. С. 5.
31. Опять красный автомобиль Самойлова. *Утро*. Среда, 10 марта 1910 г. № 987. С. 4.
32. Смерть под автомобилем. *Южный Край*. Среда, 6 (19) июня 1912 г. № 10805. С. 3.
33. Ужасная катастрофа. *Утро*. Среда, 6 июня 1912 г. № 1666. С. 5.
34. Журналист. Мелочи жизни. *Южный Край*. Суббота, 9 (22) июня 1912 г. № 10811. С. 4-5.
35. А. Е. Из харьковской жизни. *Утро*. Четверг, 7 июня 1912 г. № 1667. С. 3.
36. К упорядочению езды на автомобилях. *Утро*. Среда, 23 июля 1914 г. № 2377. С. 5.
37. «Красный автомобиль». *Утро*. Суббота, 5 июля 1914 г. № 236. С. 4.



38. Вежливость на первом плане. *Жало*. 1913. № 9.
39. Боженко А. О. Чорний гумор по-харківськи: сприйняття технічних інновацій мешканцями міста на початку ХХ ст. (на матеріалах преси). *Сторінки історії : збірник наукових праць*. 2017. Вип. 44. С. 51–57.
40. Ходатайство поліцеймейстера. *Утро*. Среда, 13 января 1910 г. № 940. С. 4.
41. «Синий автомобиль». *Южный Край*. Пятница, 16 (29) апреля 1910 г. № 9965. С. 3.
42. «Синий автомобиль». *Южный Край*. Суббота, 17 (30) апреля 1910 г. № 9966. С. 4.
43. Несчастный случай с доктором С. Н. Советовым. *Утро*. Воскресенье, 16 октября 1911 г. № 1473. С. 5.

### References

1. Domanovskiy A. M., Oleshko N. P. Pershi avtomobili ta avtomobilni dorozhno-transportni pryhody u Kharkovi na pochatku 20 st. (za materialamy mistsevoi presy) [The first cars and car accidents in Kharkiv in the early twentieth century (based on materials of the local press)] (in Ukrainian). *Intelihentsiia i vlada*. 2019. Vyp. 40. S. 139-150.
2. Domanovskiy A. M., Oleshko N. P. Avtomobilnyi hromadskiy transport u Kharkovi na pochatku 20 st.: proiekty ta pershi sprobny realizatsii (za materialamy mistsevoi presy) [Automobile public transport in Kharkiv at the beginning of the twentieth century: projects and first attempts at implementation (based on materials from the local press)] (in Ukrainian). *Visnyk Kharkivskoho natsionalnoho universytetu imeni V. N. Karazina. Seriya «Istoriia Ukrainy. Ukrainoznavstvo: istorychni ta filosofski nauky»*. 2020. Vyp. 30. S. 108-138.
3. Domanovskiy A. M. Persha avtomobileznava naukova dopovid u Kharkovi [The first automotive scientific report in Kharkiv] (in Ukrainian). *Avtodorozhnyk. Hazeta kolektyvu Kharkivskoho navchalno-naukovo-vyrobnychoho kompleksu z avtomobilno-dorozhnoi osvity*. 2 travnia 2019 r., chetver. № 4–5 (1663–1664). S. 12.
4. Domanovskiy A. M., Oleshko N. P. Pershi avtomobili na vulytsiakh Kharkova na pochatku 20 st. [The first cars on the streets of Kharkov in the early twentieth century] (in Ukrainian). *Avtodorozhnyk. Hazeta kolektyvu Kharkivskoho navchalno-naukovo-vyrobnychoho kompleksu z avtomobilno-dorozhnoi osvity*. 9 lytnia 2020 r., chetver. № 6-7 (1677-1678). S. 15.
5. Z. Z. K mestnoj zhizni (Iz pisma) [To local life (From a letter)] (in Russian). *Utro*. Chetverg, 17 marta 1911 g. № 1297. S. 4.
6. Nashi avtomobilisty [Our motorists] (in Russian). *Yuzhnyj Kraj*. Vtornik, 25 maya (7 iyunya) 1904 g. № 8101. S. 4.
7. Danilevskij M. G. Pismo v redakciyu [Letter to the editor] (in Russian). *Yuzhnyj Kraj*. Vtornik, 5 (18) oktyabrya 1904 g. № 8234. S. 4.
8. Zametka [Note] (in Russian). *Yuzhnyj Kraj*. Pyatnica, 11 (24) oktyabrya 1904 g. № 8240. S. 4.
9. Prigovor zemskogo nachalnika [Verdict of the Zemsky Chief] (in Russian). *Yuzhnyj Kraj*. Voskresene, 14 (27) noyabrya 1904 g. № 8274. S. 5.
10. Ezda na avtomobilyah [Driving in cars] (in Russian). *Yuzhnyj Kraj*. Sreda, 21 oktyabrya (2 noyabrya) 1904 g. № 8249. S. 4.
11. Harkovskie avtomobilisty [Kharkiv motorists] (in Russian). *Utro*. Subbota, 31 maya 1908 g. № 453. S. 4.
12. Shalosti shoffera [Chauffeur's pranks] (in Russian). *Utro*. Sreda, 4 iyunya 1908 g. № 455. S. 4.
13. Neostorozhnaya ezda [Careless driving] (in Russian). *Utro*. Vtornik, 21 aprelya 1909 g. № 720. S. 3.
14. Neostorozhnaya ezda na avtomobile [Careless driving] (in Russian). *Utro*. Subbota, 25 iyulya 1909 g. № 801. S. 4.
15. Proisshestviya. Avtomobil № 30 [Incidents. Car number 30] (in Russian). *Utro*. Pyatnica, 12 iyunya 1909 g. № 764. S. 4.
16. Sluchaj s avtomobilem [Car incident] (in Russian). *Utro*. Sreda, 8 iyulya 1909 g. № 786. S. 5.
17. Bystraya ezda [Fast driving] (in Russian). *Utro*. Sreda, 16 sentyabrya 1909 g. № 842. S. 6.

18. Neostorozhnaya ezda [Careless driving] (in Russian). *Yuzhnyj Kraj*. Chetverg, 1 (14) oktyabrya 1909 g. № 9801. S. 6.
19. Iz podvigov «krasnogo avtomobilya» [From the exploits of the «red car»] (in Russian). *Yuzhnyj Kraj*. Subbota, 8 (21) maya 1910 g. № 9983. S. 4.
20. Krasnyj avtomobil (Iz zala suda) [Red car (From the courtroom)] (in Russian). *Utro*. Voskresene, 9 maya 1910 g. № 1037. S. 7.
21. Ezda na avtomobilyah [Driving in cars] (in Russian). *Yuzhnyj Kraj*. Pyatnica, 17 (30) aprelya 1909 g. № 9663. S. 5.
22. Nashi avtomobilisty [Our motorists] (in Russian). *Yuzhnyj Kraj*. Subbota, 5 (18) sentyabrya 1909 g. № 9781. S. 4.
23. Opasnye progulki [Dangerous walks] (in Russian). *Utro*. Subbota, 5 sentyabrya 1909 g. № 835. S. 4.
24. Iz zala suda. Harkovskij okružnoy sud. «Krasnyj avtomobil» [From the courtroom. Kharkiv District Court. «Red car»] (in Russian). *Utro*. Sreda, 14 sentyabrya 1911 g. № 1446. S. 7.
25. «Krasnyj avtomobil» [«Red car»] (in Russian). *Yuzhnyj Kraj*. Chetverg, 4 (17) marta 1910 g. № 9929. S. 5.
26. Opyat «krasnyj avtomobil» [Again «red car»] (in Russian). *Yuzhnyj Kraj*. Pyatnica, 5 (18) marta 1910 g. № 9930. S. 4.
27. «Krasnyj avtomobil» [«Red car»] (in Russian). *Yuzhnyj Kraj*. Vtornik, 9 (22) marta 1910 g. № 9933. S. 4.
28. «Krasnyj avtomobil» [«Red car»] (in Russian). *Yuzhnyj Kraj*. Sreda, 10 (23) marta 1910 g. № 9934. S. 5.
29. Avtomobil Samojlova [Samoilov's car] (in Russian). *Utro*. Chetverg, 4 marta 1910 g. № 982. S. 5.
30. Krasnyj avtomobil Samojlova [Samoilov's red car] (in Russian). *Utro*. Vtornik, 9 marta 1910 g. № 986. S. 5.
31. Opyat krasnyj avtomobil Samojlova [Again Samoilov's red car] (in Russian). *Utro*. Sreda, 10 marta 1910 g. № 987. S. 4.
32. Smert pod avtomobilem [Death under the car] (in Russian). *Yuzhnyj Kraj*. Sreda, 6 (19) iyunya 1912 g. № 10805. S. 3.
33. Uzhasnaya katastrofa [A terrible catastrophe] (in Russian). *Utro*. Sreda, 6 iyunya 1912 g. № 1666. S. 5.
34. Zhurnalist. Melochi zhizni [Journalist. Little things in life] (in Russian). *Yuzhnyj Kraj*. Subbota, 9 (22) iyunya 1912 g. № 10811. S. 4-5.
35. A. E. Iz harkovskoj zhizni [From Kharkiv life] (in Russian). *Utro*. Chetverg, 7 iyunya 1912 g. № 1667. S. 3.
36. K uporyadocheniyu ezdy na avtomobilyah [To streamline drive] (in Russian). *Utro*. Sreda, 23 iyulya 1914 g. № 2377. S. 5.
37. «Krasnyj avtomobil» [«Red car»] (in Russian). *Utro*. Subbota, 5 iyulya 1914 g. № 236. S. 4.
38. Vezhlivost na pervom plane [Courtesy primarily] (in Russian). *Zhalo*. 1913. № 9.
39. Bozhenko A. O. Chorny humor po-kharkivsky: spryiniattia tekhnichnykh innovatsii meshkantsiamy mista na pochatku 20 st. (na materialakh presy) [Black humor in Kharkiv: the perception of technical innovations by city residents in the early twentieth century (on press materials)] (in Ukrainian). *Storinky istorii : zbirnyk naukovykh prats*. 2017. Vyp. 44. S. 51–57.
40. Hodatajstvo policijmejstera [Police Master's Petition] (in Russian). *Utro*. Sreda, 13 yanvarya 1910 g. № 940. S. 4.
41. «Sinij avtomobil» [«Blue car»] (in Russian). *Yuzhnyj Kraj*. Pyatnica, 16 (29) aprelya 1910 g. № 9965. S. 3.
42. «Sinij avtomobil» [«Blue car»] (in Russian). *Yuzhnyj Kraj*. Subbota, 17 (30) aprelya 1910 g. № 9966. S. 4.
43. Neschastnyj sluchaj s doktorom S. N. Sovetovym [Accident with Dr. S. N. Sovetov] (in Russian). *Utro*. Voskresene, 16 oktyabrya 1911 g. № 1473. S. 5.