

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
БЕРДЯНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ ПЕДАГОГІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ЗАПОРІЗЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Кваліфікаційна наукова
праця на правах рукопису

ЗОЛОТАР ЛЮДМИЛА МИКОЛАЇВНА

УДК: 94(477-13) «1864/1914»: 625](043.5)

ДИСЕРТАЦІЯ
РОЗВИТОК СУХОПУТНИХ ШЛЯХІВ СПОЛУЧЕННЯ ТАВРІЙСЬКОЇ
ГУБЕРНІЇ В 1864–1914 РР.

07.00.01 – історія України

Подається на здобуття наукового ступеня кандидата історичних наук

Дисертація містить результати власних досліджень. Використання ідей, результатів і текстів інших авторів мають посилання на відповідне джерело

_____ Л.М. Золотар

Науковий керівник

Константінова Вікторія Миколаївна

доктор історичних наук,

професор

Бердянськ-Запоріжжя – 2019

АНОТАЦІЯ

Золотар Л.М. Розвиток сухопутних шляхів сполучення Таврійської губернії в 1864–1914 рр. – кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата історичних наук за спеціальністю 07.00.01 «Історія України». – Бердянський державний педагогічний університет, Запорізький державний університет, Бердянськ-Запоріжжя, 2019.

У дисертаційному дослідженні здійснено дослідження особливостей розвитку сухопутних шляхів сполучення Таврійської губернії в 1864–1914 роках. В роботі був використаний мережевий підхід як основоположний принцип, який дозволив проаналізувати формування та розвиток сухопутних комунікацій губернії.

Розглянуто основні чинники формування концептуальних засад розвитку дорожньої мережі, особливості управлінської системи на державному та місцевому рівні, провадження кадрової політики для забезпечення функціонування сухопутних комунікацій, особливості розвитку транспортних засобів та розвитку інфраструктурних і технічних об'єктів.

Дослідження показало, що сухопутні шляхи сполучення – це складний мережевий механізм, для успішного функціонування якого потрібне постійне удосконалення та кваліфіковане кадрове забезпечення, державна стратегія та підтримка приватних осіб. Від розвиненості та облаштованості транспортних комунікацій залежить соціально-економічний, культурний-освітній, комунікаційний розвиток регіону.

Ключові слова: сухопутні шляхи сполучення, шосе, залізничне будівництво, мережевий підхід, Таврійська губернія.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Статті в наукових фахових виданнях України

1. Золотар Л.М. Будівництво і функціонування мережі шосейних доріг Таврійської губернії в другій половині XIX – на початку XX століття. *Сборник научных трудов Sworld: материалы международной научно-практической конференции «Современные проблемы и пути их решения в науке, транспорте, производстве и образовании 2012»*. Одесса: КУПРИЕНКО, 2012. Выпуск 4. Том 49. С. 65-71.

2. Золотар Л.М. Залізничне будівництво в Таврійській губернії (60–70-ті рр. XIX ст.). *Гуржіївські історичні читання: збірник наукових праць / ред. кол. В.А. Смолій, О.І. Гуржій, А.Г. Морозов та ін.* Черкаси: Вид. Чабаненко Ю.А., 2013. Вип. 6. С. 277-279.

3. Золотар Л.М. Роль поштової станції у мережі шляхів сполучення Таврійської губернії в другій половині XIX століття. *Наукові записки Тернопільського національного педагогічного університету імені Володимира Гнатюка*. Серія: Історія / за заг. ред. проф. І.С. Зуляка. У двох частинах. Тернопіль: Вид-во ТНПУ ім. В. Гнатюка, 2013. Вип. 2. Ч. 2. С. 23-26.

4. Золотар Л.М. Сухопутні шляхи Таврійської губернії у подорожніх нотатках Євгена Маркова. *Наукові записки: збірник праць молодих вчених та аспірантів*. Київ, 2012. Т. 24. С. 380-386.

5. Золотар Л.М. Шосейний збір на дорогах Таврійської губернії в другій половині XIX століття. *Наукові праці історичного факультету Запорізького національного університету*. Запоріжжя: ЗНУ, 2013. Вип. XXXV. С. 56-58.

6. Золотар Л.М. Етнічний склад працівників шляхів сполучення Таврійської губернії кінця XIX століття. *Музейний вісник*. Запоріжжя, 2013. №13/2. С. 147-153.

7. Золотар Л.М. Транспортні засоби на дорогах Таврійської губернії в другій половині XIX – на початку XX століття. *Вчені записки Таврійського національного університету імені В.І. Вернадського*. Серія Історія. Київ, 2019. Т. 30 (69). № 2. С. 16-22. (Index Copernicus).

8. Золотар Л.М. Технічні засоби та споруди сухопутних шляхів сполучення Таврійської губернії (1864–1914 рр.). *Вісник Маріупольського державного університету*. Серія: Історія. Політологія. Маріуполь, 2019. Вип. 24. С. 44-51. (Index Copernicus).

Статті в наукових іноземних виданнях

9. Золотарь Л.Н. Извозный промысел в городах Таврической губернии во второй половине XIX века. *Science and Education a New Dimension Humanities and Social Science*. 2013. № 12. P. 50-52. (Index Copernicus, Google Scholar).

Матеріали науково-практичних конференцій, тези доповідей

10. Золотар Л.М. Передумови створення бердянської залізниці наприкінці XIX століття. *Придніпровські соціально-гуманітарні читання: матеріали Бердянської сесії I Всеукраїнської науково-практичної конференції з міжнародною участю (м. Бердянськ, 22 вересня 2012 р.) у 5-ти частинах*. Дніпропетровськ: ТОВ «Інновація», 2012. Ч. 1. С. 88-90

11. Золотар Л.М. Шляхи сполучення Таврійської губернії в кінці XIX століття (за матеріалами першого всезагального перепису населення Російської імперії 1897 року). *Матеріали Другої всеукраїнської наукової конференції «Досягнення соціально-гуманітарних наук в сучасній Україні» (м. Дніпропетровськ, 28 квітня 2012 р.): у 3-х ч.* Дніпропетровськ: ТОВ «Інновація», 2012. Ч. 1. С. 96-97.

12. Золотар Л.М. Історія транспортної мережі: пріоритетний напрямок дослідження. Матеріали міжнародної науково-практичної конференції «Сучасні наукові дослідження представників суспільних наук – прогрес майбутнього» (м. Львів, 22-23 березня 2019 року). Львів: ГО «Львівська фундація суспільних наук», 2019. С. 48-53.

SUMMARY

Zolotar L.M. Development of the land communication routes of Taurida Governorate in 1864–1914 years – qualifying scientific work retaining manuscript rights.

Dissertation for the degree of the candidate of historical sciences in specialty 07.00.01 «History of Ukraine» – Berdiansk State Pedagogical University, Zaporizhzhia State University, Berdiansk-Zaporizhzhia, 2019.

In the research of the dissertation, research on features of development of the land communication routes of Taurida Governorate in 1864–1914 years has been conducted. In the work, networking approach has been used as a fundamental principle which rendered to analyse the formation and development of the lands communication means of the Governorate.

Dissertation considers the main factors of formation of conceptual foundations of road network development, alongside with features of management system at the state and local levels, proceeding of personnel policy for maintaining of land communication means, features of development of transport means and development of infrastructural and technical objects.

Research has shown that land communication routes is a complicated networking mechanism, for appropriate functioning of which, continuous improvement and qualified staffing is needed, as well as state strategy and support from private persons. Social-economic, cultural-educational and communicational development of the region depends on infrastructure and facilities development of transformational communication means.

Key words: land communication routes, main road, railroad construction, networking approach, Taurida Governorate.

LIST OF PUBLISHED WORKS ON DISSERTATION THESIS

Articles in scientific professional journals of Ukraine

1. Zolotar L.M. Construction and functioning of network of main roads of Taurida Governorate in the second half of XIX – beginning XX centuries.

Collection of scientific papers Sworld: proceedings of international research and practice conference «Contemporary problems and ways of their resolving in science, transport, production and education 2012». Odesa: KUPRYIENKO, 2012. Issue 4. Volume 49. P. 65-71.

2. Zolotar L.M. Railroad construction in Taurida Governorate (60–70s of XIX century). *Hurzhiiivski historical readings: collection of scientific papers / editorial board V.S. Smolii, O.I. Hurzhii, A.H. Morozov etc.* Cherkasy: Edition. Chabanenko Y.A., 2013. Issue. 6. P. 277-279.

3. Zolotar L.M. Role of posthouse in network of land communications of Taurida Governorate in the second half of XIX century. *Scientific notes of Volodymyr Hnatiuk Ternopil National Pedagogical University.* Series: History /edited by Professor I.S. Zuliak. In two parts. Ternopil: Publishing company V. Hnatiuk TNPU 2013. Issue. 2. P. 2. P. 23-26.

4. Zolotar L.M. Land communication routes of Taurida Governorate in travel notes of Yevhen Markov. *Scientific notes: collection of works of young scientists and applicants.* Kyiv, 2012. V. 24. P. 380-386.

5. Zolotar L.M. Highway tax on roads of Taurida Governorate in the second half of XIX century. *Scientific papers of historical department of Zaporizhzhia National University.* Zaporizhzhia: ZNU, 2013. Issue. XXXV. P. 56-58.

6. Zolotar L.M. The ethnic composition of railway employees of Taurida Governorate in the end of XIX century. *Museum Vistnyk.* Zaporizhzhia, 2013. №13/2. P. 147-153.

7. Zolotar L.M. Transportation means in the roads of Taurida Governorate in the second half of XIX – beginning XX centuries. *Scientific notes of V. Vernadskyi Taurida National University.* Series History. Kyiv, 2019. V. 30 (69). № 2. P. 16-22. (Index Copernicus).

8. Zolotar L.M. Technical facilities and constrictions of land communication routes of Taurida Governorate (1864–1914 years). *Vistnyk of*

Mariupol State University. Series: History. Political Science. Mariupol, 2019. Issue. 24. P. 44-51. (Index Copernicus).

Articles in foreign scientific journals

9. Zolotar L. Carrier trade in the cities of Taurida Governorate in the second half of XIX century. *Science and Education a New Dimension Humanities and Social Science*. 2013. № 12. P. 50-52. (Index Copernicus, Google Scholar).

Proceedings of research and practice conferences, theses of reports

10. Zolotar L.M. Preconditions for foundation Berdiansk railroad in the end of XIX century. *Prydniprovski social-humanitarian readings: proceedings of Berdiansk session of I All-Ukrainian research and practice conference with the international participation (Berdiansk, 22 September 2012.)* in 5 parts. Dnipropetrovsk: LLC «Innovatsiia», 2012. p. 1. P. 88-90

11. Zolotar L.M. Communication routes of Taurida Governorate in the end of XIX century (according to general census of population of Russian Empire in 1897). *Proceedings of the Second All-Ukrainian scientific conference «Achievements of social-humanitarian sciences in contemporary Ukraine»* (Dnipropetrovsk, 28 April 2012.): in parts. Dnipropetrovsk: LLC «Innovatsiia», 2012. p. 1. P. 96-97.

12. Zolotar L.M. History of transportation network: high-priority direction of research. Proceedings of international research and practice conference «Contemporary scientific researches of representatives of social sciences – progress of the future» (Lviv, 22-23 March 2019). Lviv: NGO «Lviv foundation of social sciences», 2019. P. 48-53.

ЗМІСТ

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ	9
ВСТУП	10
РОЗДІЛ 1. ІСТОРИОГРАФІЯ, ДЖЕРЕЛЬНА БАЗА ТА МЕТОДОЛОГІЯ ДОСЛІДЖЕННЯ	15
1.1. Історіографія дослідження.....	15
1.2. Джерела та методологія дослідження.....	28
Висновки до розділу 1.....	45
РОЗДІЛ 2. РОЗВИТОК ТА ФУНКЦІОНУВАННЯ ГРУНТОВИХ І ШОСЕЙНИХ ДОРІГ ТАВРІЙСЬКОЇ ГУБЕРНІЇ	48
2.1. Політика Міністерства шляхів сполучення щодо будівництва і функціонування ґрунтових доріг та шосе.....	48
2.2. Будівництво ґрунтових і шосейних доріг Таврійської губернії.....	63
2.3. Повсякденне життя візників та пасажирів.....	88
Висновки до розділу 2.....	108
РОЗДІЛ 3. РОЗБУДОВА ЗАЛІЗНИЧНОЇ МЕРЕЖІ ТАВРІЙСЬКОЇ ГУБЕРНІЇ	110
3.1. Будівництво Лозово-Севастопольської залізниці.....	110
3.2. Кадрова політика залізничної галузі в регіоні.....	136
Висновки до розділу 3.....	146
РОЗДІЛ 4. ІНФРАСТРУКТУРА ШЛЯХІВ СПОЛУЧЕННЯ ТАВРІЙСЬКОЇ ГУБЕРНІЇ	148
4.1. Технічні дорожні засоби та споруди.....	148
4.2. Заклади трактирного промислу.....	157
4.3. Поштові та залізничні станції.....	167
Висновки до розділу 4.....	186
ВИСНОВКИ	188
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ ТА ЛІТЕРАТУРИ	193
ДОДАТКИ	232

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ

ВМШС – Вісник міністерства шляхів сполучення

ДААРК – Державний архів Автономної Республіки Крим

ДАМС – Державний архів міста Севастополя

ДАОО – Державний архів Одеської області

ДАХО – Державний архів Херсонської області

ІР НБУ – Інститут Рукопису Національної бібліотеки України ім.
В. Вернадського

КОШС – Київський округ шляхів сполучення

МШС – Міністерство шляхів сполучення

ПЗЗРІ – Повне Зібрання законів Російської імперії

ЦДІАК – Центральний державний історичний архів України м. Київ

ЦМТ – Центральний музей Тавриди

ВСТУП

Актуальність теми. Україна перебуває в процесі становлення як самостійна європейська держава, яка прагне долучитися до єдиного європейського простору. Реалізація цього завдання неможлива без приєднання України до єдиної транспортної системи європейських країн. Сухопутні шляхи сполучення України – це складна транспортна інфраструктура, яка потребує модернізаційних змін технологічного та управлінського характеру. Вони є інструментом досягнення соціальних, економічних, культурних, зовнішньополітичних та інших цілей, які забезпечують підвищення якості життя людей. Тому надзвичайно важливим є вивчення досвіду окремих регіонів країни в цій галузі.

Останнім часом виникла необхідність у вивченні історичного розвитку шляхів сполучення, оскільки сьогодні дорожнє господарство України шукає шляхи виходу з кризи, оптимальні варіанти щодо державного або приватного будівництва і ремонту сухопутних шляхів. Децентралізація державного управління обумовлює можливість передачі частини дорожнього господарства об'єднаним територіальним громадам. Подібний досвід мала Таврійська губернія, яка входила до складу Російської імперії в другій половині XIX ст., коли земства отримали право обслуговувати та будувати сухопутні шляхи сполучення.

Територіально Таврійська губернія розміщувалась як на материковій, так і на півострівній частині, які мають розглядатись у нерозривному взаємозв'язку. Через анексію Криму Російською Федерацією питання, пов'язані з Кримським півостровом, є особливо актуальними для української історіографії. При цьому для українських науковців значно звужені можливості опрацьовувати архівні фонди Державного архіву Автономної Республіки Крим, тому використані авторкою джерела означеної архівної установи посилюють цінність цього дослідження.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертаційне дослідження виконувалось як складова комплексної теми кафедри історії та філософії Бердянського державного педагогічного університету «Південна Україна XVIII ст. – першої половини XX ст.» (номер державної реєстрації 0118u05183).

Об'єктом дослідження є історія розвитку сухопутних шляхів сполучення Таврійської губернії (1864–1914 рр.).

Предметом дослідження є трансформація мережі сухопутних шляхів сполучення Таврійської губернії 60-х рр. XIX ст. – до початку Першої світової війни, а саме зміни особливостей державної політики у сфері будівництва шляхів сполучення, модернізаційні перетворення та ін.

Хронологічні межі дослідження визначаються періодом з 1864 – по 1914 рр. Нижня хронологічна межа окреслюється початком запровадження земської реформи, яка, модернізувавши систему місцевого самоврядування, суттєво вплинула на практику будівництва та утримання доріг у регіоні. Верхня хронологічна межа – 1914 р. – пов'язана з початком Першої світової війни, в ході якої в регіоні був запроваджений військовий стан, було припинено масове будівництво сухопутних шляхів сполучення і суттєво була змінена спрямованість пасажиропотоків, товаропотоків цими шляхами.

Територіальні межі дослідження охоплюють територію Таврійської губернії, яка до початку 1918 р. у своєму складі мала вісім повітів і два градоначальства: Керч-Єнікальське і Севастопольське. За сучасним адміністративно-територіальним поділом це територія частин Запорізької, Херсонської областей та Автономної Республіки Крим.

Мета і завдання дослідження. Враховуючи наукове, теоретичне і практичне значення теми та подальшої її розробки, спираючись значною мірою на власноруч віднайдені та опрацьовані документи та матеріали, залучивши наукові праці українських і зарубіжних авторів, авторка поставила за мету здійснити наукову реконструкцію історичного розвитку

сухопутних шляхів сполучення Таврійської губернії та їх інфраструктури в 1864–1914 рр. як єдиної мережі.

Відповідно до поставленої мети окресленні наступні **завдання**:

- з'ясувати стан наукової розробки теми дослідження;
- актуалізувати джерельну базу дослідження;
- проаналізувати політику російського уряду щодо будівництва та експлуатації сухопутних шляхів сполучення;
- дослідити специфіку регіонального будівництва сухопутних комунікацій;
- відтворити аспекти повсякденного життя пасажирів та візників як вагомої складової функціонування сухопутних шляхів сполучення;
- визначити особливості будівництва залізничної мережі та її вплив на розвиток Таврійської губернії;
- розкрити значення інфраструктури сухопутних шляхів сполучення регіону та її вплив на ефективність функціонування мережі.

У ході проведеного дослідження одержано результати, які мають **наукову новизну**, а саме:

- *вперше* предметом спеціального комплексного дослідження стала історія розвитку сухопутних шляхів сполучення Таврійської губернії в 1864–1914 рр. як єдиної мережі;
- проаналізовано основні складові формування концепції дорожнього будівництва, зі створенням системи управління, підготовки кадрів та розвитком інфраструктури;
- виокремлено етапи, які пройшли сухопутні шляхи сполучення Таврійської губернії в процесі становлення як єдиної мережі.

Отримали подальшого розвитку:

- введення до наукового обігу комплексів архівних джерел, що стосуються історії розвитку мережі сухопутних комунікацій;
- вивчення впровадження залізничного транспорту та будівництва

доріг та шосе в Таврійській губернії в означений період;

- дослідження повсякденного життя візників та пасажирів, модернізаційні зміни транспортних засобів та їх вплив на розвиток мережі сухопутних шляхів сполучення;
- визначення ролі інфраструктури як складової транспортної мережі та її значення в процесі функціонування і забезпечення безпечного і комфортного переміщення сухопутними комунікаціями.

Пріоритетним напрямком подальшого дослідження є ключові проблеми розбудови шляхів сполучення Півдня України, зокрема, формування єдиної транспортної мережі та її вплив на розвиток регіону.

Практичне значення результатів дослідження полягає в тому, що систематизовані в дисертаційному дослідженні матеріали можуть бути використані при підготовці нових праць з історії України, регіональної історії та історії окремих міст, при підготовці праць історико-красознавчого та науково-популярного характеру, розробці спецкурсів та в лекційній роботі.

Особистий внесок здобувача. Положення дисертації, узагальнення, висновки здобуті дисертанткою самостійно і є свідченням розв'язання наукової проблеми. Всі публікації авторки одноосібні.

Апробація результатів дисертації. Основні результати та зміст роботи обговорено на засіданнях кафедри історії та філософії Бердянського державного педагогічного університету.

Положення й результати дослідження знайшли відображення в публікаціях і доповідях на таких наукових конференціях: Другій всеукраїнській науковій конференції «Досягнення соціально-гуманітарних наук в сучасній Україні» (Дніпропетровськ, 2012), Всеукраїнській науковій конференції «Історія Степової України XVII – XX століття» (Запоріжжя, 2012), Першій всеукраїнській науково-практичній конференції «Придніпровські соціально-гуманітарні читання» (Бердянськ, 2012), Четвертих Новицьких читаннях (Запоріжжя, 2012), Міжнародній науково-практичній конференції «Сучасні проблеми та шляхи їх вирішення в науці,

транспорті, виробництві та освіті 2012» (Одеса, 2012), Всеукраїнській науковій конференції «Історія Степової України XVII – XX століття» (Запоріжжя, 2013), X Міжнародній науково-практичній конференції «Державна етнонаціональна політика: правовий та культурологічний аспекти в умовах Півдня України» (Запоріжжя, 2013), П'ятих Новицьких читаннях (Запоріжжя, 2013), Науково-практичній конференції «Humanities and socio-economics science in there a of globalization and universalization» (Будапешт, 2013), Всеукраїнській науковій конференції «Історія Степової України XVII - XX століття» (Запоріжжя, 2014), Восьмих Новицьких читаннях (Запоріжжя, 2016), XII Всеукраїнська науково-практична конференція «Державна етнонаціональна політика: правовий та культурологічний аспекти в умовах Півдня України» (Запоріжжя, 2017), Міжнародна науково-практична конференція «Сучасні наукові дослідження представників суспільних наук – прогрес майбутнього» (Львів, 2019).

Публікації. Результати дослідження викладені у 12 публікаціях авторки, усі вони одноосібні. Серед них 7 у фахових виданнях, (у т. ч. 3 статті у виданнях, що індексуються в міжнародній наукометричній базі «Index Copernicus International»), 1 стаття – у зарубіжному виданні.

Структура дисертації відповідає поставленій меті та завданням і складається з переліку умовних скорочень, вступу, чотирьох розділів, висновків до кожного розділу, загальних висновків, списку використаних джерел та літератури (388 позицій), додатків (9 позицій). Обсяг основного тексту становить 192 сторінки, загальний обсяг дисертації 245 сторінки.

РОЗДІЛ 1.

ІСТОРІОГРАФІЯ, ДЖЕРЕЛЬНА БАЗА ТА МЕТОДОЛОГІЯ ДОСЛІДЖЕННЯ

1.1. Історіографія дослідження

Питання формування і розвитку шляхів сполучення залишається однією із важливих проблем історичного минулого України. Від розвитку і функціонування саме транспортної системи залежав соціально-економічний розвиток території та рівень добробуту населення. Дослідження розвитку сухопутних шляхів сполучення Таврійської губернії 1864–1914 років передбачає залучення комплексу наукової літератури, що дасть можливість цілісного розуміння досліджуваної проблеми. Наукова література представлена доробком вітчизняних та зарубіжних авторів, у якому розкриваються окремі аспекти особливостей розвитку шляхів сполучення.

Наразі відбувається стрімкий розвиток регіональних студій в Україні. Посідаючи провідне місце в структурі історичної науки, регіональна проблематика має важливе значення для реконструкції загальнонаціональної історії. Тож, залучення широкого кола наукового доробку з обраної проблематики сприяє повнішому висвітленню процесу формування та розвитку сухопутних комунікацій Таврійської губернії в 1864–1914 роках, найбільш розвиненому в транспортній сфері регіоні Півдня України.

Наукові роботи, які були використанні у нашому дослідженні, класифіковано за проблемно-хронологічним принципом і поділено на чотири тематичні напрямки дослідження. Виділені тематичні напрямки дослідження висвітлюють стан вивчення мережі шляхів сполучення в конкретний історичний період. Перший тематичний напрямок дослідження аналізує роботи, які стосуються розвитку шосе, ґрунтових доріг; другий тематичний напрямок дослідження представлений працями, які висвітлюють будівництво та функціонування залізниці; третій – включає літературу з історії розвитку

інфраструктури шляхів сполучення; до четвертого тематичного напрямку увійшли узагальнюючі праці, які стосуються історії транспортної мережі в цілому.

Наукові дослідження, що віднесені нами до першого тематичного напрямку дослідження, більшою мірою стосуються території Кримського півострова, залишаючи поза увагою материкові повіти Таврійської губернії. Пов'язано це з тим, що в другій половині XIX століття в Російській імперії починається стрімке будівництво залізниць, тож шосейні та ґрунтові дороги відіграють допоміжну роль у будівництві та облаштуванні залізничної мережі. Кількість праць другої половини XIX століття, які розкривають особливості будівництва ґрунтових доріг та шосе, є обмеженою.

У висвітленні історії розвитку сухопутних шляхів сполучення на особливу увагу заслуговує «Географическо-статистический словарь Российской империи» та «Живописная Россия», які були створені під керівництвом П. Семенова-Тян-Шанського. Для написання зазначених праць були залучені фахівці з різних галузей, що, безперечно, надає дослідженню ґрунтовності. Автори подають опис природно-географічних особливостей Таврійської губернії, що мали безпосередній вплив на будівництво шляхів сполучення [353; 228].

У дослідженні питання сухопутних комунікацій слід звернути увагу на працю В. Кондаракі «Универсальное описание Крыма», один із розділів якої присвячено опису сухопутних і морських шляхів сполучення, які діяли на території Криму в другій половині XIX століття. На основі історичного огляду півострова автор стверджує, що від стану розвитку шляхів сполучення залежить добробут держави. Наголошуючи на сезонності шляхів сполучення, В. Кондаракі обґрунтував необхідність будівництва трьох основних напрямків доріг (однієї, головної, від Перекопу до Севастополя і двох додаткових – від Сімферополя до Керчі і окремої до Євпаторії). Автор наводить короткий опис всіх шести поштових трактів, які функціонували на півострові до 1873 року, наголошуючи, що найбільш зручний із них той, який

з'єднавав Сімферополь, Алушту і Севастополь. В праці містяться описи населених пунктів, які знаходилися вздовж трактів та дорожньої інфраструктури, яка використовувалася для відпочинку подорожніх. В. Кондаракі, дотримуючись традиційної географічної градації Криму на гірську і рівнинну частину, зазначив особливості кожної з них та відтворив стан шляхів сполучення (їх завантаження, транспортні засоби тощо) [260, с. 3, 5].

Частина робіт першого тематичного напрямку дослідження, які стосувалися опису ґрунтових і шосейних доріг, з'являлися на сторінках фахових періодичних видань, а саме в «Журналі шляхів сполучення» [123]. На жаль, це були поодинокі дослідження.

Певний прорив у розвитку історіографії відбувся в 60–90-х рр. XIX століття, коли увагу почали приділяти шосейним дорогам місцевого значення, які розглядали як під'їзні шляхи залізничного транспорту. Ця думка знайшла відображення в роботах інженера Є. Головачова. Автор, наголошуючи на значенні місцевих доріг, висунув твердження, що держава кожного року несе непотрібні витрати від того, що її дороги знаходяться в неналежному стані. За розрахунками Є. Головачова цей збиток для європейської Росії в той період обчислювався сумою 353–401.000.000 рублів щорічно. У своїй праці інженер обґрунтував необхідність використання щебню для шосування доріг [218, с. 21].

У 1911 році вийшла друком п'ятитомна праця А. Гельфера «Очерк развития дорожного и мостостроительного дела в ведомстве путей сообщения», яка стала новим кроком у вивченні історії дорожнього будівництва. Перший том присвячений стану доріг Таврійської губернії. В роботі наведено розгорнуті дані щодо запроєктованих ліній доріг і дорожніх споруд, названо їх протяжність та термін закінчення будівництва. Подано дані щодо трьох ділянок, які діяли на кримських шосе, вказано перелік доріг, а також протяжність шосе. Значущість роботи А. Гельфера полягає в тому,

що автор вперше серед фахівців-дорожників досить детально дослідив роль і місце шосейних доріг в транспортній мережі країни [339].

В радянський період з'являлися праці, які в дослідженні процесу розвитку ґрунтових доріг, фрагментарно торкалися історії розвитку дорожньої справи періоду, який нас цікавить. Одним із найґрунтовніших досліджень називаємо двотомну роботу О. Кудрявцева «Очерки истории дорожного строительства в СССР». Зібрані та ретельно опрацьовані автором матеріали дають відносно повну картину розвитку мережі сухопутних доріг з часів Київської Русі до початку 50-х років ХХ століття. У своїй монографії автор наголошував на важливому значенні доріг і транспорту, їх впливу на розвиток промислового виробництва і сільського господарства. На основі представленої джерельної бази автор вперше зробив спробу відтворити в загальних рисах розвиток шляхів сполучення в різні історичні періоди. На думку О. Кудрявцева, найважливішим досягненням дореволюційного періоду дорожнього будівництва було створення основи сучасної для того періоду дорожньої мережі. Одночасно з питаннями розвитку мережі доріг автор розглядає способи вдосконалення дорожньо-будівельної техніки [308].

Сучасні дослідження історії дорожнього будівництва представлені колективною монографією за редакцією Л. Ляховича «Исторический очерк строительства дорог и мостов», де розкрито загальні тенденції державної політики та основні етапи розвитку сухопутних комунікацій [246].

Певні зрушення щодо вивчення сухопутних шляхів сполучення відбулися за часів незалежності. Це було зумовлено, передусім, розвитком регіональних студій. Перші дослідження представлені працями А. Мальгіна та Е. Петрової, в яких відтворено загальні тенденції розвитку шляхів сполучення Кримського півострову. Процес розглянуто в контексті вивчення та висвітлення різних аспектів розвитку кримських міст [324; 365].

В 1999 році вийшла ґрунтовна праця сімферопольського дослідника, джерелознавця А. Непомнящого «Записки путешественников и путеводители в развитии исторического краеведения Крыма (последняя треть XVIII –

начало XX столетия)». В монографії систематизовано значний бібліографічний матеріал [332].

Монографію С. Громенко «Stepy, morze i gory: Польские путешественники конца XVIII – начала XX века о Крыме» присвячено дослідженню польської подорожньої літератури періоду Російської імперії. Праця зробила можливим детальніше висвітлення особливості розвитку сухопутних шляхів сполучення, подаючи стан доріг з позиції іноземців-вояжерів, що є досить нетрадиційним аспектом вивчення проблеми [219].

У 2000-х роках з'явилися перші дисертаційні дослідження, які торкалися питання розвитку транспортної мережі, але лише території Кримського півострова. Так дисертація Д. Аверіної-Лугової «Крим наприкінці XIX – на початку XX століття: міська повсякденність» розкриває певні аспекти сухопутних комунікацій півострова. Дослідниця акцентує увагу на особливостях транспортної системи регіону, модернізації транспортних засобів, а саме: появі трамваїв, автомобілів та велосипедів, описує сприйняття їх населенням, виокремлюючи їх значення в повсякденному житті містян Криму [193].

Вивченню питань розвитку транспортної системи Кримського півострова присвячено дослідження колишньої кримської дослідниці Є. Полянської, хронологічні межі якого охоплюють другу половину XIX століття – 1914 р. [341].

Окремий аспект розвитку транспортної системи пов'язаний з модернізацією транспортних засобів та появою на дорогах автомобілів. Саме ця площина обраної нами теми стала предметом дослідження С. Каннунікова, І. Антонова, В. Вучика та М. Борисова. В працях С. Каннунікова «Отечественные легковые автомобили. 1896–2000 гг.» та І. Антонова «Краткая история автомобилестроения», що мають узагальнюючий характер, висвітлено етапи автомобілебудування [253; 195]. В дослідженні В. Вучика «Транспорт в городах удобных для жизни» розкривається суть взаємовпливу урбанізаційних процесів та модернізації транспортних засобів [213]. Цілоком

із нового боку тему висвітлює дослідження М. Борисова, де автор пропонує розглянути повсякденне життя перевізників та пасажирів [206].

Друга половина XIX століття характеризується становленням залізничної галузі, тож закономірним є відсутність ґрунтовних досліджень з цієї тематики. Окремі аспекти, що стосуються розвитку нового виду транспорту, знайшли своє відображення в ряді узагальнюючих робіт з історії залізничної справи в Росії, але в переважній більшості – це путівники та огляди.

Перші публікації, які стосувалися розвитку залізничного транспорту вийшли друком лише наприкінці XIX – початку XX ст. В. Верховський та О. Головачов зробили початкову спробу узагальнити історію залізничного транспорту в Росії [208; 216; 217]. Автори повідомляють історію будівництва залізничної мережі, аналізують особливості будівництва в Російській імперії в цілому і в окремих регіонах зокрема. Праці перевантажені статистичними даними.

Першими роботами, де підбито підсумки й зроблено певні висновки щодо становлення та функціонування залізниці в другій половині XIX століття є «Історичний нарис розвитку залізниці в Росії від її заснування до 1897 р. включно» та дослідження В. Павлова «История железнодорожного транспорта России». В роботах знаходимо дані щодо довжини та густоти залізничної колії, інформацію про будівництво доріг [248].

Питання появи приватних організацій, які перебравали на себе ініціативу в будівництві залізниці, постає в праці П. Спаського «История торговли и промышленности в России». У другому томі тритомного дослідження автор висловив думку, що Східна (Кримська) війна засвідчила безлад у державному господарстві і, як наслідок, в суспільстві сформувалась думка про неспроможність державних структур фінансувати та керувати будівництвом залізниць. Цим твердженням П. Спаський обґрунтовує появу приватних організацій, які й здійснювали будівництво залізниць [250].

Цю ж тему продовжують досліджувати Б. Бобович у роботі «Материалы для составления экономической записки к проектированию железной дороги Карасубазар», М. Колтовський у роботі «Записка о проведении железной дороги в Керчь и устройство порта» та К. Чаплієвський у роботі «Записка про необходимость строительства Бердянской железной дороги». У роботах обґрунтовано необхідність та доцільність сполучення певних територій з залізничною мережею, наведено статистичні дані економічної вигідності проектів, виокремлено роль земських установ, місцевих підприємців у появі окремих гілок залізниці [201; 259; 366].

На початку ХХ століття з'явилася низка праць, які продовжували полеміку щодо необхідності розширення будівництва залізничної колії, зокрема в Таврійській губернії («К вопросу о сооружении Крымской железной дороги», «Какая железная дорога нужна Крыму» тощо). Але більшість робіт не мали практичної реалізації й залишилися на рівні наукової дискусії [251; 252].

Здійснивши аналіз дореволюційної історіографії ми дійшли висновків: істотним недоліком робіт стали тенденційність і суб'єктивізм, що було зумовлено, насамперед, професійною приналежністю авторів, переважна більшість з яких були інженерно-технічними працівниками.

Домінування марксистсько-ленінських підходів в гуманітарних студіях після подій 1917 р. змінило оцінки щодо проблем становлення і розвитку залізничного транспорту. На початковому етапі в радянській історіографії ще спостерігається певний плюралізм думок істориків, щодо питання розвитку транспорту. Починаючи із 30-х років ХХ ст. простежується зниження зацікавленості науковців у проблемах розвитку залізничного транспорту. В межах цього періоду слід виокремити праці В. Образцова. Не історик за фахом, В. Образцов залишив представницьку наукову спадщину, що включає науково-теоретичні, виробничо-технічні, науково-методичні, науково-популярні та публіцистичні праці, які мають відомості про роботу і

будівництво залізничних станцій [337]. Автор був прихильником комплексного вивчення розвитку мережі всіх видів транспорту, виявлення їх взаємозв'язку та взаємозалежності. В. Образцов першим розглядав залізничні станції як об'єкт дорожньо-транспортної інфраструктури.

Період 60-х років ХХ ст. став переломним періодом в дослідженні історії залізничного транспорту, саме в цей період з'являється низка дисертаційних досліджень, монографії. Насамперед, це праці Є. Белінського, О. Соловйової та С. Кульчицького, які були присвячені розвитку залізничного транспорту в пореформений період в Росії та в Україні. Основним стимулом до розвитку залізничного транспорту дослідники назвали промисловий переворот 60–70-х років ХІХ століття, який відбився на економічному становищі українських земель.

Справжнім відкриттям стала фундаментальна праця, монографія О. Соловйової, де на основі введених в науковий обіг раніше невідомих архівних джерел, був проведений ґрунтовний аналіз розвитку та розбудови залізничного транспорту та мережі [356].

Одним із перших звернув увагу на історію залізничного транспорту в Україні В. Ангелейко. Дещо пізніше з'явилося дисертаційне дослідження С. Кульчицького. Дослідники вже традиційно пов'язували розвиток мережі залізниці з промисловим переворотом в Російській імперії. Автори зазначають, що стрімкий розвиток вугільної галузі сприяв будівництву залізниці [194; 309].

Сучасний період у розвитку української історіографії характеризується появою нових досліджень, що стосуються історії розвитку залізничного будівництва. Дослідженням притаманне використання ширшої джерельної бази. До числа нових праць слід віднести дослідження В. Зінченка, Г. Кірпи, О. Пшінька, І. Агієнка [232; 256].

З'являється ряд дисертаційних досліджень, які торкаються розвитку залізничного транспорту в країні та в окремих її регіонах, особливостей його будівництва і функціонування. Так, робота С. Богатчук присвячена вивченню

соціально-економічного аспекту значення залізничного транспорту для України другої половини XIX – початку XX ст. [202]. Вивченню регіональних аспектів розбудови залізничного та морського транспорту Півдня присвячена дисертація О. Шаригіної [368]. У своїй дисертаційній роботі О. Коновалов, розглядаючи історичну роль будівництва залізничної та трамвайної мережі у господарчій системі Херсонської і Таврійської губерній, робить узагальнення щодо стану сухопутних шляхів Південної України [261]. Робота Ю. Крипака присвячена історії становлення та функціонування Придніпровської залізниці у другій половині XIX – початку XX ст. [305]. Дисертаційне дослідження Р. Пономаренка обґрунтовує твердження, що в другій половині XIX – початку XX століть на Півдні і Сході України утворився потужний транспортно-виробничий та науково-технічний центр, який займав домінуючі позиції в Російській імперії [342]. Основні чинники впливу залізниці на розвиток містобудування і торгівлі розкрито в дисертаційному дослідженні А. Журавльової [229].

З'являються роботи, які значно поглиблюють проблематику розвитку сухопутних шляхів сполучення. Так С. Богатчук у роботі «Кадрове забезпечення українських залізниць в кінці XIX ст.» розглядає державну політику та особливості освітнього процесу, щодо залучення кваліфікованих кадрів на залізницю, наводить цікаві статистичні дані, характеризуючи забезпечення залізниці фахівцями [203]. Олег Стрелков звертає увагу на розвиток транзитних та промислових залізничних станцій та вузлів, які є важливою складовою мережі сухопутних шляхів сполучення [358]. Праця Л. Коренєва «Железнодорожные короли России», демонструє біографії найбільш впливових та відомих постатей у сфері залізничного транспорту, серед них і П. Губонін, засновник Лозово-Севастопольської залізниці [302]. Питання особливостей залучення іноземного капіталу, ролі іноземних підприємців в розвитку залізничного будівництва розкриває у своєму дослідженні В. Петерс [340]. В праці О. Вульфова «Повседневная жизнь

российских железных дорог» висвітлено особливості повсякденного життя залізничників [212].

На увагу заслуговує восьмитомна «Большая энциклопедия транспорта» (головний редактор М. Конарєв). Четвертий том енциклопедії присвячений розвитку залізничного транспорту [204].

В краєзнавчих студіях, які демонструють історію міст, сіл та окремих територій, згадується про розвиток сухопутних шляхів сполучення, але відомостей замало, до того ж, інформація має оглядовий характер [196; 223; 306; 327].

Третій тематичний блок, що присвячений питанню розвитку інфраструктури шляхів сполучення, представлений досить обмеженою кількістю робіт. Окремі аспекти теми висвітлюється фрагментарно, оскільки інфраструктура (поштові станції, трактирні заклади, готелі тощо) розглядалась як елемент системи комунікацій, торгівлі та культурного життя регіону.

Певні відомості про становлення поштового зв'язку та його вплив на мережу сухопутних комунікацій висвітлено в праці О. Вігільова «История отечественной почты» [209; 210]. Сучасні дослідження з історії поштового зв'язку представлені колективною працею під редакцією В. Мухіна «Від гінця до інтернету: нариси з історії української пошти», де розкрито етапи становлення поштового зв'язку в країні [211].

На особливу увагу заслуговує монографія І. Міронової «Поштові і поштово-телеграфні установи на півдні України в системі зв'язку російської держави (друга половина 17-го – початок 20-го ст.)». Дослідження містить систематизовану інформацію про становлення і поширення поштового та телеграфного зв'язку на Півдні України як важливої галузі державного управління, культурного та громадського життя. Миколаївська дослідниця зазначає, що важливий етап у розвитку поштової галузі пов'язаний з розвитком судноплавства, залізниць, а також зі змінами у зовнішній політиці Росії [329].

У дисертації О. Федорченка «Розвиток поштового зв'язку в Таврійській та Херсонській губерніях наприкінці XIX – початку XX століття», розкриті особливості функціонування поштових установ, а також визначено динаміку їх появи [363].

Трактирні заклади, які також були складовою частиною мережі сухопутних шляхів сполучення, досліджує К. Серова. Авторка вивчає питання функціонування трактирного промислу на території Кримського півострова, як одного із видів комерційної діяльності населення. Катерина Серова відтворює динаміку кількості трактирних закладів Криму, регламент та особливості їх роботи [354].

Вважаючи технічні засоби інфраструктури (мости, тунелі, знаки, фонтани, колодязі) допоміжною складовою функціонування мережі сухопутних шляхів сполучення, висвітлення в роботі питання водопостачання цілком доцільним. Публікація І. Коваленка «Культура водопользования народов Крыма» є досить вагомою у розкритті питання функціонування колодязів і фонтанів на території Криму в різні історичні періоди. Цінним для дослідників питання є те, що автор здійснив аналіз історіографічного доробку з проблеми водокористування населення Кримського півострова [257].

У висвітленні історіографії дослідження слід виділити четвертий тематичний напрямок, який буде представлений працями з історії та теорії транспортної мережі та узагальнюючих праць з історії транспорту.

Спробу класифікувати країни та регіони залежно від розвитку транспортної мережі вперше здійснив німецький мандрівник і географ Й. Коль. Цей автор також виділяв певні закономірності у розвитку транспортних мереж, першим почав розглядати транспортну систему як єдине ціле. Відповідно до класифікації Й. Коля, існує чотири типи транспортної організації територій:

1) моноцентрична система, орієнтована всередину регіону. Для такого типу транспортної організації території характерна наявність найбільшого

центрального міського поселення, з якого розходяться транспортні діаметри, що розгалужуються в місцях розташування великих міських поселень;

2) система, орієнтована зовні регіону, з високою транспортною прохідністю всередині нього. Основні поселення і транспортні вузли розташовані на кордонах території – зазвичай це морські порти. Така система є поліцентричною, причому центри досить добре пов'язані між собою внутрішніми комунікаціями. Цей тип організації характерний для економічно розвинених прибережних регіонів країн, що мають вихід до океану;

3) система, орієнтована зовні, з поганою прохідністю всередині регіону. Подібна організація характерна для так званих ресурсно-орієнтованих транспортних систем, які створюються для доступу до джерел природних ресурсів та вивезення цих ресурсів з регіону або країни. При цьому, окремі частини регіону погано або зовсім не пов'язані між собою;

4) водна система комунікацій, коли прохідність водного простору значно вище прохідності суші. Такі системи характерні для держав, розташованих на архіпелагах [215].

В праці В. Герамі та О. Коліка «Управление транспортными системами. Транспортное обеспечение логистики», розкритті теорії та закономірності функціонування транспортних систем [215].

Стосовно технологій будівництва гужових доріг, у 1889 році вийшов підручник «Звичайні дороги» під редакцією професора М. Ляхніцького, який було розраховано на студентів-інженерів інституту шляхів сполучення. Указана робота стала основою для написання низки підручників та посібників для студентів інших навчальних закладів. Так у 1901 році, використавши теоретичні висновки професора М. Ляхніцького, інженер-технолог В. Рюмін випустив підручник з такою ж назвою, яким користувалися студенти Миколаївського технічного залізничного училища. Зазначені підручники розкривають технологію та стандарти, які діяли при будівництві доріг, це своєрідна «інструкція» для дорожників ХІХ століття [350].

Вагомим внеском у розкриття теми розвитку шляхів сполучення є дослідження В. Константиної «Урбанізація: південноукраїнський вимір (1861–1914 роки)». Професорка детально розкриває взаємовпливи між розвитком міст і шляхів сполучення. У монографії розкриті особливості розвитку транспортної системи Півдня України та її взаємозв'язок з урбанізаційними процесами в регіоні, також у читача є можливість відстежити мобільність населення у визначений період [301].

Интерес викликає монографія Т. Щепанської «Культура дороги в русской мифоритуальной традиции XIX – XX вв.». Дослідження присвячено маловивченому пласту російської традиційної культури – комплексу уявлень та практик щодо переміщення населення. В основу роботи покладені матеріали польових досліджень авторки [369].

Проведений історіографічний огляд теми історії розвитку сухопутних шляхів сполучення засвідчує, що існує чималий історіографічний доробок з даної проблематики. Перший тематичний блок представлений фрагментарними працями, які частково висвітлюють розвиток шосе, доріг різного значення і повсякденне життя представників транспортної галузі. До того ж, визначені публікації висвітлюють розвиток сухопутної мережі шляхів сполучення виключно на території Кримського півострова, не звертаючи увагу на материкові повіти Таврійської губернії. Звичайно, це звужує географічні межі досліджень, залишаючи поза увагою чималу територію. Слід зазначити, що окремий пласт історіографічного доробку представлений вивченням історії розвитку залізниць, як складової частини сухопутних шляхів сполучення. Третій тематичний блок, який стосується історіографії розвитку інфраструктури шляхів сполучення, складається поодинокими розвідками, в яких розбудова інфраструктури шляхів сполучення розглядається як складова частина інших галузей економіки, торгівлі чи зв'язку. Четвертий тематичний блок представлений доробком, який висвітлює історичні процеси, що відбувалися в Російській імперії, пов'язуючи їх з розвитком шляхів сполучення.

1.2. Джерела та методологія дослідження

Дослідження обраної проблематики вимагає виявлення й залучення репрезентативної джерельної бази, яка й була нами виявлена в ході архівної евристики в фондах таких архівних установ України: Державного архіву Автономної Республіки Крим (ДААРК), Державного архіву міста Севастополя (ДАМС), Державного архіву Одеської області (ДАОО), Державного архіву Херсонської області (ДАХО), Інституту Рукопису Національної бібліотеки України ім. В. Вернадського (ІР НБУ) та Центрального державного історичного архіву України м. Київ (ЦДАК). Для формування актуалізованої джерельної бази з історії сухопутних шляхів сполучення Таврійської губернії доцільно поділити джерела на неопубліковані та опубліковані.

Залучення неопублікованого джерельного матеріалу дає змогу більш ґрунтовно розглянути процес розвитку та функціонування мережі сухопутних шляхів сполучення Таврійської губернії в другій половині ХІХ – початку ХХ століть, вперше ввести в науковий обіг пласт архівних матеріалів.

На особливу увагу заслуговують джерела, які містяться в Державному архіві Автономної Республіки Крим, міста Сімферополя. Враховуючи те, що Сімферополь був адміністративним центром Таврійської губернії, залучення матеріалів цього архіву є вкрай необхідним. Досить інформативним для нашого дослідження є фонд «Канцелярія Таврійського губернатора, м. Сімферополь Таврійської губернії» (Ф. 26), в якому містяться документи, що стосуються клопотань щодо дослідження та будівництва шосе, залізниць, відкриття транспортних сполучень та трактирних закладів [1-60]. Наступний фонд, який використовувався нами – «Начальник Ділянки кримських шосе Правління Київського округу шляхів сполучення, м. Ялта Таврійської губернії» (Ф. 250), що представлений звітами та технічними характеристиками об'єктів, які будували на цій ділянці кримських шосе

[61; 62]. Документи зазначеного фонду, які були залучені нами, розкривають особливості будівництва доріг та їх ремонт на зазначеній ділянці.

Матеріали Державного архіву міста Севастополь в нашому дослідженні представлені документами «Канцелярії Севастопольського градоначальника» (Ф. 15), в якому містяться огляди Севастопольського градоначальства за 1878 та 1888 рр. [63; 64]. В цих документах зустрічаються згадки про діяльність означеної установи стосовно облаштування сухопутних шляхів сполучення.

Додають повноти нашому дослідженню документи, зібрані у сховищах Центрального державного історичного архіву України в місті Києві. Вони представлені фондом «Київський округ шляхів сполучення» (Ф. 692), в підпорядкування якого входили шосейні дороги Таврійської губернії досліджуваного нами періоду. Документи містять статистичний матеріал щодо будівництва і ремонту доріг, висновки технічних комісій відносно стану доріг, кошториси щодо виконання робіт, технічні звіти з будівництва та експлуатації сухопутних шляхів сполучення [77-101]. Ці документи характеризують саме технічний аспект досліджуваної нами проблематики.

Фонд «Хорлівське поштове відділення Дніпровського повіту Таврійської губернії» (Ф. 237) був опрацьований у Державному архіві Херсонської області. Документи представлені циркулярами Одеського поштово-телеграфного округу, що стосувалися перевезення пошти сухопутними шляхами [74; 75; 76].

У Державному архіві Одеської області у фонді «Канцелярії Новоросійського і Бессарабського генерал-губернатора» (Ф. 1) зібрано документи, які висвітлюють стан благоустрою міст, саме їх транспортної інфраструктури, особливості облаштування готелів у містах Севастополь, Ялта та Феодосія. У фонді містяться справи, які відображають процес будівництва залізниці та впровадження транспортних послуг, надають відомості про відчуження приватних земель для прокладення Лозово-Севастопольської залізниці та збір за транспортні послуги [65; 66; 67]. У фонді «Управління Одеського поштово-телеграфного округу м. Одеса»

(Ф. 307) нами були віднайдені справи, які стосуються відкриття кінно-поштових станцій, особливостей перевезення пошти дорогами Таврійської губернії, запровадження екіпажного сполучення тощо [68-73].

Окремі документи, які стосуються теми нашого дослідження, були віднайдені у фондах Інституту Рукопису Національної бібліотеки України ім. В. Вернадського в «Архів Воблого К.» (Ф. XXXVIII). Вони відтворюють стан російських залізниць, надають статистичні дані щодо вантажоперевезення зернових культур у період 1875–1895 рр. у межах Російської імперії [102-103]. «Архів Кістяківського А.» (Ф. 61) представлений цікавими для нас статтями щодо правової відповідальності за завдання збитків під час експлуатації залізничного транспорту [104].

Опубліковані джерела були виявлені під час бібліографічної евристики в ряді бібліотечних установ України. Основу джерельної бази складають писемні джерела.

Дослідження історії розвитку сухопутних шляхів сполучення Таврійської губернії ґрунтується на залученні широкого кола історичних джерел, використання яких дозволило дослідити сухопутні комунікації як єдину транспортну мережу. Більшість із них були знайдені та опрацьовані в фондах наукової бібліотеки «Таврика» ім. А. Стевена при Центральному музеї Тавриди (ЦМТ). Комплекс опублікованих джерел досить показовий і представлений видовим розмаїттям:

- 1) документальні джерела (законодавчі акти, матеріали комісій, звітні матеріали, матеріали офіційного діловодства, постанови, інструкції, проекти, правила візничого промислу;
- 2) статистичні матеріали;
- 3) довідкові видання;
- 4) періодична преса;
- 5) наративні, які представлені джерелами особистого походження (подорожні нотатки, щоденники тощо);
- 6) зображальні джерела (мапи).

Одним із важливих джерел з історії розвитку сухопутних шляхів Таврійської губернії другої половини XIX – початку XX століття є законодавчі акти Повного зібрання законів Російської імперії (ПЗЗРІ). Законодавчі акти – це правові нормативні документи, які мали юридичну силу в межах окремої території чи всієї держави. Нормативні акти, які регламентували розвиток і функціонування сухопутних комунікацій Таврійської губернії можна поділити на три групи: 1) акти загальнодержавного значення; 2) акти, які стосуються Таврійської губернії; 3) акти, які стосуються окремих міст губернії.

У нашому дисертаційному дослідженні використані матеріали другого та третього видання «Повного зібрання законів Російської імперії». У результаті проведеної суцільної евристики було віднайдено представницький масив нормативних актів, які стосуються будівництва Лозово-Севастопольської залізниці, відчуження приватних земель для цього, викупу залізниць державою та запровадження тарифів і пільг для окремих категорій пасажирів. Широке представництво законодавчих актів саме у сфері залізничного будівництва, свідчить про пріоритет у внутрішній політиці держави відносно розвитку саме цього різновиду сухопутних шляхів сполучення. У контексті запровадження такси у візничому промислі в містах Таврійської губернії серед доріг найчастіше згадуються кримські шосе. Трапляються законодавчі акти, які стосуються розбудови інфраструктури шляхів сполучення. Найчастіше нормативні акти стосуються закладів трактирного промислу [135-144].

Безперечно, використання законодавчих актів дає можливість визначити особливості державної політики щодо будівництва і функціонування шляхів сполучення.

Досить вагомий масив інформації представлений технічними звітами різноманітних комісій, зокрема звіт О. Вітмера «Шоссе на Южном берегу. Материалы дорожно-технической комиссии Ялтинского земства» [106], в якому розміщено висновки про залізничний рух у повіті, технічні

характеристики шосе, доповідь про особливості та недоліки сухопутних комунікацій. Досить детальні відомості розміщені у «Журнал заседания комиссии по определению состояния казенных шоссейных дорог в Крыму и выработке условий передачи этих дорог Таврическому губернскому земству» [110]. У вказаному звіті зібрані акти огляду шосе та технічні звіти з основними характеристиками та кошторисом затрат на утримання доріг. Використаний нами звіт про виконання робіт з облаштування мережі шляхів сполучення – «Отчет по постройке Джанкой-Феодосийской железной дороги 1890–1892 гг.» [126], розкриває особливості побудови залізничної лінії. Звіти технічних комісій дозволили дослідити технічну сторону будівництва та обслуговування сухопутних шляхів сполучення Таврійської губернії.

Розкрити інший аспект роботи мережі транспортних комунікацій, а саме діяльність технічних училищ, дозволило опрацювання матеріалу, який міститься у «Отчет Севастопольского технического железнодорожного по строительной части училища за 1897–1898 учебный год, второй со времени открытия его в г. Севастополе», «Отчет Севастопольского технического училища за 1896–1897 учебный год (с 1-го июля 1896 г. по 1-е сентября 1897 г.)» [127; 128]. Залучення зазначених джерел сприяло висвітленню питання кадрової політики в залізничній галузі.

Для розуміння значення земської реформи у розбудові мережі шляхів сполучення було використано матеріали офіційного діловодства, які представлені журналами земських установ («Журнал Мелитопольской уездной земской управы и доклад о конно-железной дороге» [112] тощо) та постановами земських установ («Постановления Симферопольского уездного земского собрания созыва 1867 года. С приложением докладов уездной земской управы» [148], «Постановление Мелитопольского уездного земского собрания четвертого очередного созыва 1-го сентября 1869 г. с приложением докладов уездной земской управы» [146], «Постановления Мелитопольского уездного земского собрания пятого очередного созыва 1870 г.» [147], «Постановления Феодосийского уездного земского собрания XXXVIII

очередной сессии от 20 по 25 сентября 1903 года с предложениями» [149], «Инструкция для производства изысканий и составления проекта железнодорожной линии по Южному берегу Крыма») [117]. Документи демонструють ініціативи чи бездіяльність земств на місцях та розвиток транспортної мережі окремих повітів.

Джерела, які розкривають перспективні напрямки у розвитку сухопутних комунікацій, представлені низкою проектів: «Проект резолюции по делу об учреждении общества Евпаторийской железной дороги и порта» [162], «Проект. Устав о государственных путях сообщения» [164], «Проект условия на постройку и эксплуатацию Черноморской Севастополь-Ялтинской железной дороги» [163], «Проект договора на устройство и эксплуатацию электрической железной дороги в г. Ялте» [160], «Проект договора Симферопольской городской управы и предпринимателей на устройство в Симферополе электрического трамвая» [161]. Більшість проектів залишилися нереалізованими, а деякі частково або зі змінами були втілені у життя. За допомогою зазначених джерел стало можливим простежити пріоритетні напрямки розбудови шляхів сполучення.

Для дослідження особливостей надання транспортних послуг досить цінними є джерела, які розкривають особливості візничого промислу, представлені «Правилами і таксами для візників», які були видані у Севастополі, Феодосії, Ялті, та Новому Сімеїзі. У «Правилах ...» [152-158] міститься інформація про особистість візника, вимоги до транспортних засобів, тарифи на транспортні послуги. Це така собі службова інструкція для перевізника, яка демонструє особливості надання послуг. Ці правила мають універсальний характер, розбіжності торкаються лише вимог до віку особи, яка займалася візничим промислом і розміру оподаткування, який було змінено у 1893 році.

У дисертаційному дослідженні поза увагою не залишилися джерела статистичного та довідкового характеру. Серед статистичних джерел на особливу увагу заслуговують матеріали «Первая всеобщая перепись

населения Российской империи 1897 г.» [132], які надають відомості щодо чисельності та складу робітників у Росії. Завдяки цим матеріалам вдалося дослідити етнічний склад працівників шляхів сполучення Таврійської губернії (Додаток Б). До статистичних джерел відноситься і «Численность и состав рабочих в России на основании данных Первой всеобщей переписи населения Российской империи 1897 г.» [191]. Використання цього джерела дало можливість дослідити статистичні дані стосовно вікового і гендерного аспектів робітників шляхів сполучення.

До статистичних джерел відносимо і «Россия 1913 год. Статистико-документальный справочник» [174], де представлено відомості про шляхи сполучення. Згідно з наведених у джерелі показників, нами була складена порівняльна таблиця стану шосе та ґрунтових доріг на території губерній Півдня України (Додаток З).

Інтерес викликають довідкові видання, які представлені пам'ятними книгами. Пам'ятні книги – це щорічні офіційні довідкові інформаційні звіти, які видавалися місцевими чиновниками та органами внутрішніх справ. Такі джерела дають можливість отримати інформацію про склад та заняття населення, природні умови краю, стан економіки, культури, побуту мешканців губернії. Книги друкували щороку, тож вони давали можливість відстежити динаміку змін у різних сферах життя губернії. У дисертаційному дослідженні представлено лише три пам'ятні книги Таврійської губернії, видані у 1867, 1889 і 1916 роках [129; 130; 131]. Замала кількість джерел унеможливила ґрунтовно простежити тенденції розвитку губернії, але їх значення як джерела інформації не можна недооцінювати.

До джерел, які мають значну інформативну цінність для вивчення історії розвитку шляхів сполучення, відносяться і путівники, які також є довідковими виданнями. Автори путівників прагнули продемонструвати найпривабливіші сторони описуваних територій. Втім, не була відсутньою і критика негативних сторін описуваних явищ, або труднощі, з якими стикався подорожній. Опис транспортної інфраструктури представлений путівниками

Є. Ліванова «Путеводитель по Крыму с историческим описанием достопримечательностей Крыма» [167] та М. Сосногорової «Путеводитель по Крыму для путешественников» [166]. Привабливі сторони залізничної подорожі та туристичні маршрути представлені в «Иллюстрированный спутник по Курско-Харьково-Севастопольской железной дороге» [116], «Путеводитель по железным дорогам. Маршрут №1 Петербург-Москва-Крым» [165], «Иллюстрированный путеводитель по южным железным дорогам» [115]. Всі вони є досить інформативним джерелом для висвітлення особливостей функціонування транспортної мережі, хоча, як і будь-який путівник, не досить об'єктивно висвітлюють стан описуваних об'єктів та гіперболізують реальність.

У джерельній базі провідне місце займають періодичні видання, основними різновидами яких є газети й журнали. Специфічною рисою таких джерел є їх комплексний, синтетичний характер, вони демонструють різноманітну за типами інформацію (документальну, поточно-хронологічну, особистого характеру тощо). Переважна більшість періодичних видань, які використані у дослідженні, були віднайдені та опрацьовані у фондах Одеської національної наукової бібліотеки. У дисертаційному дослідженні преса представлена, передусім, матеріалами «Вісника Міністерства шляхів сполучення» (ВМШС), який був спеціальним науково-технічним виданням з широкою тематикою, тут були представлені праці російських вчених у галузі механіки, будівництва, залізничного і водного транспорту.

Офіційним періодичним виданням міністерства шляхів сполучення Росії був «Журнал міністерства шляхів сполучення». Видавали його в Петербурзі з 1826 по 1917 рр. З 1826 до 1843 рр. журнал виходив під назвою «Журнал шляхів сполучення», у 1845–1865 рр. – «Журнал Головного управління шляхів сполучення і публічних будівель», у 1865–1876 рр. – «Журнал Міністерства шляхів сполучення». Тобто, відповідно до зміни назви міністерства, змінювалася і назва періодичного видання. З 1876 до 1886 рр. окремо видавалися офіційна частина журналу під назвою «Показчик

урядових розпоряджень по Міністерству шляхів сполучення» і неофіційна – «Інженер». З 1887 до 1889 рр. обидві частини виходили однією книгою. У 1889–1917 рр. неофіційна частина знову друкувалася окремо під назвою «Журнал Міністерства шляхів сполучення». З 1896 до 1904 рр. офіційна частина виходила у вигляді додатку «Вісник Міністерства шляхів сполучення», а з 1904 по 1917 рр. – «Вісник міністерства шляхів сполучення». Авторами публікацій були відомі російські вчені, статті демонстрували досягнення в механіці, будівельній та транспортній галузях. Більшість виявлених нами публікацій стосуються залізниці, а саме питань оформлення тарифів, статистичних даних про відстані залізничних колій, діяльність залізничних технікумів та відкриття Севастопольського залізничного технікуму. Водночас трапляються відомості про кримські шосе, будівництво Феодосійсько-Судацького шосе тощо [108; 114; 121-124; 169-173; 190].

Відомості, що стосуються сухопутних шляхів сполучення Таврійської губернії були виявлені в журналах «Залізничник» і «Поштово-телеграфний журнал». У зазначених галузевих періодичних виданнях висвітлювалися здобутки та прорахунки залізничної і поштово-телеграфної галузі [168; 187; 188; 145].

Вагому інформаційну значущість становить «Одеський вісник», публікації якого зібрані в археографічних виданнях ««Кращий порт Азовського моря». Літопис історії Бердянська очима кореспондентів «Одеського Вісника» (1861–1875 рр.)», ««Повітова столиця». Літопис історії Бердянська очима кореспондентів «Одеського Вісника» (1876–1893 рр.» [119; 133]. Упорядники знайшли статті, які стосуються Бердянська – повітового міста в Таврійській губернії, потужного порту на Азовському морі. Тематика публікацій була різноманітною, стосувалася всіх сфер життя міста, висвітлювалися події та перспективні плани містян щодо розвитку Бердянська. В археографічних виданнях розміщено й статті «Одеського вісника», які стосувалися проведення залізничної лінії, де відображені

позиція та бажання міської громадськості щодо сполучення міста і порту залізничною колією та пошуки вигідних проектів та шляхів їх реалізації. На сторінках «Одеського вісника» ми виявили інформацію, яка висвітлює стан доріг у повіті, де автори статей постійно звертають увагу на їх залежність від погодних умов.

Наступним видом джерел є наративні. Вони представлені джерелами особистого походження: подорожніми нотатками, щоденниками та путівниками. Джерела досить інформативні й емоційно забарвлені. Нами були проаналізовані вже опубліковані подорожні нотатки, як зарубіжних подорожніх так і мандрівників Російської імперії. Так записки польських вояжерів відтворюють засоби та розвиток дорожньої інфраструктури Криму. Основну увагу в них зосереджено на докладному описі туристичних маршрутів та транспортних засобів, проілюстровано природні, історичні та соціокультурні особливості краю. Нотатки та щоденники зарубіжних мандрівників вирізняються детальним описом. Окремо слід наголосити на значенні подорожніх нотаток громадського діяча та краєзнавця Є. Маркова, який упродовж 1865–1870 рр. був директором Сімферопольської гімназії і народних училищ Таврійської губернії. Часто подорожуючи сухопутними шляхами сполучення Криму, він залишив їх описи, а також згадки про особливості життя мультикультурної спільноти півострова [120].

Непересічним джерелом особистого походження в дослідженні виступили щоденники В. Крижанівського, бердянського статського радника, який у своїх щоденниках описував життя Бердянська, здобутки міста у благоустрої та перспективи розвитку міста у другій половині XIX століття. У своїх щоденниках автор акцентував увагу на значенні хлібної торгівлі в розвитку порту та міста, описував під'їзні шляхи до порту і наголошував на сезонності торгівлі та залежності транспортної системи від погодних умов. В. Крижанівський неодноразово висвітлював у пресі прагнення міської громадськості прокласти залізницю [105].

Наступні джерела, які були залучені при дослідженні – зображальні. При вивченні історії сухопутних шляхів сполучення важливе значення відіграють картографічні матеріали. Мапи виступають не лише як наочний матеріал, вони передають просторову локалізацію, окреслюють межі досліджуваної території. За допомогою мап простежуються зміни в будівництві доріг, пріоритетні напрямки прокладання сухопутних комунікацій.

У 1859 році в Петербурзі полковником В. Полторацьким і капітаном генерального штабу О. Ільїним було засновано видавництво «Хромолітографія Полторацького, Ільїна і К^о». Це видавництво займалось виданням навчальних географічних мап і атласів, а також різного штибу спеціальних мап за замовленням організацій та відомств. У 1871 році цією установою було надруковано «Подробный атлас Российской империи с планами главных городов» [134]. Атлас містить географічні мапи російських губерній, країв і областей з планами губернських центрів. Крім того, в ньому вміщено кілька тематичних мап Росії (орогідрографічна, етнографічна, адміністративна і т. д.). Мапи атласу були довгий час найточнішими та найдокладнішими мапами губерній імперії. Атлас був єдиним великим виданням подібного роду. На карту нанесені міста і невеликі населені пункти, дороги, річки та озера. Серед повітових центрів та великих міст зустрічаємо Мелітополь, Ногайськ, Бердянськ, Оріхів, Олешки, Перекоп, Армянськ, Генічеськ, Ак-Мечеть, Євпаторію, Сімферополь, Карасубазар, Бахчисарай, Севастополь, Балаклаву, Ялту, Феодосію, Керч (Додаток Г). Мережевий підхід опосередковано був використаний при складанні цих мап.

У дисертаційному дослідженні використана мапа Бердянського повіту, яка була складена в 1871 році І. Веріго на замовлення Бердянського земства. На мапі позначено дві поштові дороги: Бердянськ-Нововасилівка, яка йшла далі на схід до Катеринославської губернії та Бердянськ-Обіточне-Ногайськ-Покровка-Мелітополь. Як торгова була позначена дорога, яка з'єднувала Бердянськ і Оріхів. На мапі зображено й дві чумацькі дороги (Додаток Е).

У праці А. Гельфера «Очерк развития дорожного и мостостроительного дела в ведомстве путей сообщения» [339] розміщено мапу Кримських шосе початку ХХ століття, на якій позначені основні наявні на півострові шосе (Додаток Ж).

Тож, віднайдені й використані нами мапи дали можливість отримати інформацію щодо кількості наявних шляхів сполучення та їх різновидів (залізниці, поштові тракти, шосе, під'їзні шляхи, торгові дороги, чумацькі шляхи тощо), простежити напрямки та терміни їх будівництва. Обмежену інформацію можна дістати й про інфраструктуру шляхів сполучення (наприклад, кількість та розташування мостів). Додає інформативності вказаним джерелам і те, що вони дозволяють прослідкувати географічне розташування окремих населених пунктів відносно транспортних комунікацій та зробити висновки щодо їх значення для соціально-економічного та культурного розвитку міст та селищ.

В енциклопедичному словнику «Брокгауза та Ефрона» розміщена мапа Таврійської губернії, яка демонструє ситуацію із сухопутними шляхами сполучення в регіоні на кінець ХІХ – початок ХХ століття (Додаток Д).

Засадничим підходом для нашого дослідження був обраний мережевий підхід. Принцип «мережі» передбачає об'єднання різноманітних елементів, що раніше існували окремо чи ізольовано, в єдину структуру взаємопов'язаних складових. Окреслена мережа постає як принципово новий простір – інформаційний [258, с. 453]. Вивчення історії розвитку сухопутних шляхів сполучення Таврійської губернії та їх інфраструктури в другій половині ХІХ – початку ХХ століття усвідомлюється нами як дослідження єдиної мережі. Характеризуючи основні напрямки мережевого аналізу, необхідно зауважити, що процес оформлення мережевого аналізу у цілісну соціологічну парадигму та пов'язані з ним методологічні дискусії тривають досі. Відсутність основоположних норм тексту мережевого аналізу, є слабким місцем цієї парадигми. Зазначаючи неоднорідність та суперечливість різноманітних підходів у межах цієї парадигми, Р. Барт

стверджує, що «на сьогодні існує аморфна сукупність підходів, яку називають мережевим аналізом» [378, р. 20].

Схожими з теорією мережевого аналізу є теорія обміну та теорія раціонального вибору. Засновниками цих теорій були П. Блау, Дж. Хоманс, Р. Емерсон та Дж. Коулмен, які поклали основу розвитку концепту соціальних мереж, проте залишились осторонь мережевого аналізу. Д. Рітцер зазначає, що «не зважаючи на безліч збігів між теорією обміну та мережевою теорією, прихильники останньої не торкаються феномену обміну. Мережева теорія звертає свою увагу до об'єктивної моделі зв'язків на мікро- і макрорівнях соціальної реальності та між цими рівнями» [348, с. 356].

Оформлення мережевого аналізу як самостійної соціологічної парадигми триває, одним з актуальних питань його становлення є впорядкування минулого досвіду у певну цілісну схему. Дослідник, який намагається в історично-тематичній схемі представити розвиток та напрямки мережевого аналізу, натрапляє на проблему різних трактувань історії мережевого аналізу.

Дослідник Б. Веллман виділяє три дослідницькі традиції у межах мережевого аналізу:

- 1) антропологічний шлях розвитку концепту соціальних мереж;
- 2) кількісний аналіз та субстанційний підхід;
- 3) структурне пояснення політичного процесу [387, р. 21-30].

Інший прибічник мережевого аналізу Дж. Скотт зазначає, що, починаючи з 30-х років ХХ століття, дослідження соціальних мереж майже незалежно ведеться у кількох галузях, а саме:

- 1) психологічний напрям;
- 2) антропология;
- 3) математика [385].

У своїй праці «Канада як соціальна структура: мережевий аналіз та канадська соціологія» Б. Веллман та Д. Тіндалл пропонують іншу схему:

- 1) соціометрія;

- 2) етнографічні дослідження;
- 3) архівні дослідження міжорганізаційних і міждержавних відносин;
- 4) політико-економічні дослідження світової економіки і соціальних рухів [388, р. 277].

Здебільшого, мережевий аналіз надає перевагу структурним характеристикам соціальних акторів, але можливим є й інтегрований підхід. Методологія мережевого аналізу передбачає потенційну можливість міждисциплінарного зближення, що стало надзвичайно важливим для нашого дослідження.

Попри значну строкатість напрямків мережевого аналізу та тривалий процес становлення цієї парадигми, слід зазначити, що наявність ряду аналітичних принципів, які об'єднують всі згадані дослідження у більш-менш цілісну систему зі своїми методами дослідження, категоріальним апаратом і більш ніж півстолітнім досвідом емпіричних досліджень, дало нам підстави обрати мережевий підхід як основоположний принцип дисертаційного дослідження.

Для дослідження був використаний цивілізаційний підхід, який спрямований на сприйняття історичного поступу як багатовимірного поліцентричного процесу в межах єдиної людської цивілізації, покликаний дослідити суспільство у всьому різноманітті проявів його життя та існування. Використання цього підходу дозволило розглядати цивілізаційну своєрідність регіону.

Модернізаційний підхід розглядає історію у процесі вдосконалення, поліпшення або оновлення, переходу від традиційного суспільства до модерного, від аграрного до індустріального, від індустріального до інформаційного. Модернізація охоплює всі сфери суспільства (економічну, соціальну, культурну, політичну, сімейно-побутову). Зазначений підхід сприяв вивченню технологічних, соціополітичних та економічних аспектів розбудови шляхів сполучення в Таврійській губернії.

На сьогодні набув поширення регіональний підхід до вивчення історії, що дав змогу розглянути поставлену проблему в межах окремого регіону України як певного територіального соціуму в історико-культурному контексті з урахуванням його господарської та культурної специфіки.

Застосовані в дослідженні комплексний та інтегральний підходи допомогли вивчити проблему на різних рівнях. На першому рівні відбулося вивчення загальної державної політики російського уряду щодо розвитку шляхів сполучення в імперії та простежено її вплив на соціально-економічний розвиток суспільства; на другому – конкретизовано еволюцію в розвитку сухопутних шляхів сполучення на прикладі Таврійської губернії.

Дисертаційне дослідження ґрунтується на основі принципів історизму, наукової об'єктивності та багатофакторності, які потребують неупередженості й достовірності при висвітленні проблеми, що постала.

Принцип історизму сприяє вивченню історичної реальності з точки зору її виникнення, етапів і механізмів становлення та розвитку. Цей принцип дав можливість розглянути розвиток сухопутних комунікацій у Таврійській губернії у 1864–1914 рр. в історичному розвитку, в тісному зв'язку з конкретно-історичними умовами існування. У дисертаційному дослідженні цей принцип був реалізований за допомогою характеристики стану основних складових сухопутних шляхів сполучення Таврійської губернії, а саме появи залізничного транспорту в губернії, вдосконалення та будівництва шосейних доріг, розвитку транспортної інфраструктури та модернізації транспортних засобів.

За допомогою принципу об'єктивності були розглянуті різні аспекти функціонування сухопутних комунікацій. Для реалізації цього принципу був зібраний представницький комплекс джерел. Проведений джерелознавчий аналіз дозволив визначити інформативні можливості джерел. Принцип об'єктивності допоміг виявити фактори й умови, що впливали на політику російського уряду в Таврійській губернії у галузі сухопутних комунікацій.

Поєднання принципів системності та комплексності зумовлене необхідністю, з одного боку, диференційованого вивчення окремих явищ, процесів, а з іншого – їх узагальненого та цілісного висвітлення. Авторка прагнула до дотримання комплексного підходу у вивченні історичних явищ, до різнобічного відображення процесів розвитку сухопутних шляхів сполучення Таврійської губернії з 1864 по 1914 рр.

Вивчення об'єктивних і суб'єктивних факторів історичного розвитку дало можливість застосувати принцип багатofакторності. Діалектичний принцип дозволив дослідити особливості організації та розвитку сухопутних комунікацій як безперервний процес.

Термінологічний принцип передбачає вивчення термінів, що дають можливість уточнити поняття, надати специфічності дослідженню, встановити взаємозв'язки. У дисертації використані терміни, які притаманні технічним дисциплінам, тому вони потребують пояснення та уточнення. При дослідженні були використані наступні терміни: «заїжджий двір», «перегін», «станція», «поштова станція», «тракт», «трактир», «шосе».

Термін «заїжджий двір» означав приміщення для зупинки, ночівлі подорожніх, із наявним двором для підвод, коней та іншого [207, с. 299].

«Перегін» – це відстань, яку хто-, що-небудь проходить, проїздить і т. ін., частина шляху між двома зупинками, станціями тощо. Частина залізничної лінії, обмежена суміжними станціями, роз'їздами, обгінними пунктами або колійними постами. Невеличка залізнична станція. Частина мосту, а також вільний простір під мостом, від однієї опори до іншої [207, с. 720].

Термін «станція» – це пункт зупинки на великій дорозі, поштовому тракті, де мандрівники міняли коней [207, с. 1188].

Термін «поштова станція» – це установа, яка, разом із пересиланням кореспонденції та грошей, займалася регулярними перевезеннями пасажирів кінними екіпажами. Пункт зупинки сухопутного транспорту, що курсує за

певним маршрутом, а також сукупність пристроїв і споруд на цьому пункті [207, с. 1188].

Термін «тракт» – сукупність транспортних засобів для передавання, переміщення чого-небудь, те саме, що шлях [207, с. 1261].

Термін «трактир» – будинок для зупинки та ночівлі подорожніх із шинком, де можна поїсти чи випити [207, с. 1261].

Термін «шосе» – дорога з твердим покриттям, призначена для руху будь-якого безрейкового транспорту [207, с. 1403].

Використання комплексу принципів та методів дозволило розкрити особливості розвитку сухопутних шляхів сполучення в Таврійській губернії у другій половині XIX – початку XX століття.

У процесі наукового дослідження були використані загальнонаукові, спеціально-історичні та міждисциплінарні методи.

До загальнонаукових методів, які були використані, відносимо аналіз і синтез, індукції та дедукції, структурно-системний метод, а також метод класифікації. Використання методів аналізу та синтезу дозволило виявити особливості використання різних видів транспортних засобів у процесі модернізації сухопутних шляхів. Завдяки використанню методу індукції стало можливим узагальнити факти та виявити загальні тенденції розвитку сухопутної мережі Таврійської губернії. Тимчасом метод дедукції дозволив простежити вплив земської реформи на розвиток транспортної мережі та її інфраструктури.

До спеціально-історичних методів відносяться методи історіографії та джерелознавчого дослідження. Аналіз джерельної бази здійснювався нами за допомогою методів джерелознавчої та архівної евристики. Головними етапами роботи з історичними джерелами були: виявлення, відбір джерел, джерелознавча критика, використання джерельної інформації, поділ джерел на опубліковані та неопубліковані, використання сучасних пошукових систем для виявлення джерел.

При дослідженні були використані міждисциплінарні методи – статистичний та картографічний. Статистичний метод, який полягає в висвітленні певного явища шляхом характеристики кількісних показників, дозволив проаналізувати кількісний, віковий та етнічний склад осіб, які забезпечували функціонування сухопутних шляхів сполучення як єдиної мережі [Додаток Б]. Картографічний метод дослідження – метод наукового дослідження, у якому мапа виступає як модель досліджуваного об'єкта і проміжна ланка між об'єктом і дослідником. Картографічний метод дає змогу дослідити тематичні мапи. Цей метод використовували при дослідженні стану доріг на початковому етапі будівництва та на початку ХХ століття, як завершального періоду будівництва сухопутних комунікацій. Використання мап підвищило інформаційну місткість наукового матеріалу. Мапи є вагомим інструментом наукового дослідження.

Висновки до першого розділу

Підсумовуючи матеріал, представлений у першому розділі, ми зробили узагальнюючі висновки.

Історіографію проблеми систематизовано за проблемно-хронологічним принципом, науковий доробок українських та зарубіжних дослідників проаналізовано в межах чотирьох тематичних напрямків. Виділені тематичні напрямки характеризують кожен складову мережі шляхів сполучення в конкретний історичний період. Перший тематичний напрямок розкриває особливості розвитку шосе, ґрунтових доріг, він представлений вагомим науковим доробком, зокрема працями П. Семенова-Тян-Шанського, В. Кондаракі, Є. Головачова, А. Гельфера, А. Мальгіна, А. Непомнящого, Д. Аверіної-Лугової, С. Каннунікова. Другий тематичний напрямок представлений працями, які висвітлюють будівництво та функціонування залізниць, цей напрямок є найбільш представницький. Серед знакових досліджень зазначимо роботи В. Верховського, О. Головачова, В. Павлова,

П. Спаського, В. Образцова, Є. Белінського, О. Соловйової, С. Кульчицького, В. Ангелейко, С. Богатчук, О. Шаригіної, О. Коновалова, А. Журавльової. Третій тематичний напрямок демонструє літературу з історії розвитку інфраструктури шляхів сполучення. З'ясовано, що існують роботи, які висвітлюють окремі аспекти розвитку інфраструктури регіону, але до цього часу відсутні дослідження узагальнюючого характеру. На особливу увагу заслуговують праці О. Вігільова, В. Мухіна, І. Міронової, О. Федорченка. До четвертого тематичного блоку увійшли узагальнюючі праці, які торкаються питань історії транспортної мережі України та окремих регіонів, праці з теорії та історії транспорту (Й. Коля, В. Герамі, О. Коліка, М. Ляхніцького, В. Константінової, Т. Щепанської).

Актуалізовано широке коло джерел, які поділяються на неопубліковані та опубліковані. Більшість документів уперше введено в науковий обіг і представлено саме архівними документами. В ході евристики було виявлено 104 архівні справи з 9 архівних фондів (Державний архів Автономної Республіки Крим, Державний архів міста Севастополя, Державний архів Одеської області, Державний архів Херсонської області, Інститут Рукопису Національної бібліотеки України ім. В. Вернадського, Центральний державний історичний архів України м. Київ). Опубліковані джерела були класифіковані на такі види: документальні джерела (законодавчі акти, матеріали комісій, звітні матеріали, матеріали офіційного діловодства, постанови, інструкції, проекти, правила візничого промислу); статистичні матеріали; довідкові видання; періодична преса; наративні, які представлені джерелами особистого походження (подорожні нотатки, щоденники); зображальні джерела (мапи).

При дослідженні було застосовано мережевий, цивілізаційний, модернізаційний, регіональний, комплексний та інтегральний підходи. В дослідженні використанні принцип історизму, об'єктивності, багатофакторності, системності та комплексності, термінологічний принцип. Залучено загальнонаукові: аналіз і синтез, індукції та дедукції, структурно-

системний метод, метод класифікації; спеціально-історичні: методи історіографії та джерелознавчого дослідження; міждисциплінарні методи: статистичний та картографічний. Використання комплексу принципів та методів дозволило розкрити особливості розвитку сухопутних шляхів сполучення в Таврійській губернії в другій половині XIX – початку XX століття.

РОЗДІЛ 2. РОЗВИТОК ТА ФУНКЦІОНУВАННЯ ГРУНТОВИХ І ШОСЕЙНИХ ДОРІГ ТАВРІЙСЬКОЇ ГУБЕРНІЇ

2.1. Політика Міністерства шляхів сполучення щодо будівництва і функціонування сухопутних шляхів губернії

Розгалужена мережа шляхів сполучення має суттєвий вплив на розвиток людської спільноти та держави. Розвиток сухопутних шляхів сполучення не завжди залежить від рівня економічного розвитку держави, але в той самий же час простежується його пряма залежність від цілеспрямованої політики уряду.

Через інертність державної політики Російської імперії щодо зміни інфраструктури країни, процес розбудови транспортної системи відбувався надзвичайно повільно. В країнах Західної Європи в першій половині ХІХ століття вже існувала розвинена мережа шосейних шляхів сполучення і під час будівництва залізничної мережі вони відігравали роль готових під'їзних доріг. Однак Російська імперія взагалі не мала розвиненої мережі сухопутних шляхів сполучення.

В дослідженні звернено увагу лише на сухопутні шляхи сполучення, щодо водних шляхів сполучення – авторка не розглядає їх як предмет свого дослідження. Втім, у роботі наголошено, що існування виходу до моря кардинально впливало на розвиток і процес розбудови регіону. Територію з виходом до міст-портів, розглядали як регіон, звідки прибувають товари до порту, тож розвиток комунікацій сприяв збільшенню постачання. Пріоритетним напрямком будівництва шляхів сполучення були порти, через які й здійснювалась зовнішня торгівля. Інтенсивність співробітництва з зарубіжними портами залежала від ряду факторів: метеоумови, урожайність, зміна кон'юнктури на ринках збуту, політичні і військові події. Для успішної реалізації зовнішньоекономічних стосунків потрібно було розвивати

інфраструктуру та комунікації самого порту та місцевості. Існування в регіоні водних артерій, які мали стратегічне значення, збільшувало можливості цілеспрямованої державної політики щодо розвитку території.

З метою покращення управління шляхами сполучення в 1809 році урядом було створено Головне управління водних та сухопутних сполучень, яке пізніше було реорганізовано в Головне управління шляхів сполучення. В 1833 році уряд ухвалив закон, який визначав мережу шосейних шляхів у межах держави та затверджував основні правила їх будівництва та утримання. Згідно закону, всі дороги в залежності від їхнього стану та значення поділялися на класи, така градація проіснувала до жовтня 1917 року. В 1836 році при Міністерстві внутрішніх справ було створено Головне управління шляхів сполучення і публічних будівель та організовано округи шляхів сполучення, керівництво яких вело облік наявних доріг, будувало нові шляхи та відповідало за ремонт тих, що вже існували. У 1837 році в губерніях були створені будівельні комісії, які підпорядковувалися округам шляхів сполучення.

Першим значним будівництвом шосейних доріг на території Таврійської губернії стало будівництво дороги «Сімферополь-Алушта-Севастополь».

Дороги, як складна інженерно-технічна споруда, що забезпечувала швидке і комфортабельне переміщення колісних транспортних засобів, з'явилися у Росії лише в другій чверті XIX століття. Так званим «батьком» російських доріг став імператор Микола I. Інженер за освітою і «механік за складом розуму», він був завзятим борцем з російським бездоріжжям. Поняття «бездоріжжя» виникло одночасно з поняттям «дорога». Під цим мали на увазі зворотний бік дороги, її реверс. «Там, де немає доріг, немає і бездоріжжя» [206, с. 7]. За часів правління Миколи I головні дороги імперії досягли рівня європейських «шосе», були покращені провінційні поштові тракти, що налагодило безперебійну діяльність поштових служб. Але на

практиці розширення повноважень міністерства, зміна назви, створення комісій суттєво не змінило ситуації з розвитком транспортної системи.

У 1849 році до будівельних комісій було приєднано дорожні комісії, що відповідали за якість ґрунтових доріг, якими здійснювалися перевезення вантажів і поштової кореспонденції. Як зазначає О. Соловйова: «У середині 40-х років будівництво шосейних доріг стало різко скорочуватися, а після падіння кріпосного права у зв'язку з розгортанням залізничного будівництва воно було фактично припинено» [356, с. 29]. Таким чином, у Росії не було тієї послідовності в розвитку шляхів сполучення, яка була притаманна країнам Європи, на жаль, з часом ця тенденція не змінилась. До того ж, не було розроблено стратегію розвитку мережі шляхів сполучення, шосе та ґрунтові дороги розглядали як допоміжні складові, а не рівноцінні залізницям та морським портам одиниці. Керівництво держави нівелювало значення дорожньої мережі й не приділяло їй відповідної уваги. Це унеможливлювало створення розвиненої мережі сухопутних шляхів в межах Російської імперії. Щодо створення сухопутних комунікацій на території Таврійської губернії, то цей процес мав свої особливості й хронологічні рамки будівництва.

Шосейні та ґрунтові дороги завжди були і залишаються найдієвішою життєвою артерією внутрішнього господарства держави. Вони покликані забезпечувати значний місцевий рух та постачання сировини, товарів до промислових центрів, залізничних станцій і водних шляхів для подальшого відправлення на ринки збуту.

Зі збільшенням чисельності населення, розвитком сільського господарства, торгівлі та промисловості, рух і використання сухопутних комунікацій зростав. Як зазначає В. Кубійович у своїй праці «Географія українських і суміжних земель», існують природні та штучні шляхи. До природних належать ґрунтові, річкові та морські шляхи. До штучних – биті (шосові) шляхи, канали, мости, залізниці та тунелі. Перевіз ґрунтовими дорогами можливий лише в певний період року, при чому тут використовується виключно фізична людська й кінська сили. Перевіз

грунтовими шляхами досить недешевий, до масштабного та постійного використання й масового обороту він не годиться.

Основні шляхи сполучення називалися трактами. Трактом вважали ґрунтову дорогу поліпшеної якості, що сполучала важливі населенні пункти. Вздовж такої ґрунтової дороги через певні проміжки стояли станції, де можна було перепочити та поміняти коней. Обов'язковими атрибутами тракту були присутні на узбіччі дороги верстові стовпи, які вказували відстань від населеного пункту, звідки починався шлях.

Чим розгалуженішою ставала дорожня мережа, тим міцнішим ставав взаємозв'язок всіх видів шляхів сполучення всередині держави, зручнішим, безпечнішим, швидшим і дешевшим обмін вантажами. Наявні дороги давали можливість збільшувати масштаби виробництва та розширювати ринки збуту.

Щодо пришвидшення будівництва доріг у напрямку Кримського півострова, то впливовим фактором, що спричинив це, стали події Східної (Кримської) війни. Як зазначає А. Мальгін, хоча війна потягла за собою руйнування кримського господарства, але лише тепер суспільство стало цікавитись Кримом як екзотичним куточком, зросло прагнення мандрівників побачити місця найбільших битв. Ще одним мотивом до зростання зацікавленості Кримом і рекламою для нього, стало придбання у графа Потоцького маєтку «Лівадія» удільним відомством імператриці Марії Олександрівни. Імператриця мала захворювання легень і відпочинок та лікування в Криму їй рекомендував лікар Боткін. Згодом «Лівадія» стала літньою резиденцією імператорської родини [324, с. 78]. Зацікавленість монарших осіб у рекреаційних можливостях регіону дала поштовх в облаштуванні транспортної системи півострівної частини Таврійської губернії. Дороги мали слугувати комфортному й мобільному переміщенню імперської родини та її оточення.

У 1864 році, з проведенням земської реформи, значна частина ґрунтових доріг перейшла у сферу повноважень земських установ. У 1866

році міністр шляхів сполучення у своєму звіті вказав на незручності допуску земських установ до контролю над урядовими підрядниками. Комісія, яка розглядала звіт, взяла до відома зауваження міністра і наполягла на залученні земств до ремонтних робіт, але проект не був здійснений, земства лише надавали робітників для здійснення ремонту доріг [339, с. 26-27]. Для розв'язання поточних проблем з ремонтних робіт у дорожньому господарстві при земствах були створені комісії. Вони здійснювали огляд, визначали стан доріг та обсяг ремонтних робіт, які повинно було провести земство. Для обслідування доріг, які мали стратегічне значення та були підпорядковані державним структурам, створювалися спеціальні комісії. Передача державних шосейних доріг у тимчасове господарське управління земств передбачала покращення шосе, адже земства мали можливість виконувати необхідні роботи набагато дешевше і швидше, ніж державні підприємства. Від земств очікували, що кошти, які залишалися від утримання державних шосе, вони могли б використати для будівництва нових шосе або під'їзних шляхів до залізничних станцій. Таким чином, Міністерство шляхів сполучення звільнялось від господарських турбот щодо утримання шосе, а місцеве населення було залучене земством до виконання робіт, що давало змогу отримати додатковий заробіток. Але не всі шосе були передані у підпорядкування земств.

У 1883 році всі шосейні дороги, які залишилися у відомстві міністерства шляхів сполучення, були поділені на два розряди: шосе загальнодержавного значення та шосе місцевого значення. Ці дороги також можна було передавати у підпорядкування земств, але строком не більше ніж на 25 років, та за умови виконання ними вимог щодо належного утримання шосе. Земствам надавалося право збирати та скасовувати шосейний та мостовий збір, а також встановлювати нові збори, кошти від яких ішли на ремонт та будівництво нових доріг. Прилеглі до міста ділянки місцевих шосе підпорядковувались міській управі.

Ремонт під'їзних доріг був справою виключно земства, без будь-якого додаткового фінансування з державної скарбниці. При цьому земства отримали право збирати шосейний збір по особливому тарифу, який затверджувало Міністерство внутрішніх справ за згодою з Міністерством шляхів сполучення [339, с. 33].

Для здійснення шосейного збору, потрібно було облаштувати нові застави або можливо було використати вже наявні станційні будинки, які передавалися в підпорядкування МШС. В інструкції щодо цього зазначалося, що доцільніше використовувати старі станційні будинки, відремонтувавши їх і переобладнавши під заставу.

В цей час починають діяти правила «Про шосейний збір на дорогах, які входять в відомство МШС, на Кримському півострові». Згідно з цих правил дорожньому збору підлягали: диліжанси, коляски, фаєтони, фургони та інші наявні для перевезення пасажирів та вантажів екіпажі та підводи. Збір коштів поширювався на тих, хто їхав у власних справах, як на поштових конях, так і вільно найнятих, на транспортні засоби страхових контор, візничі обози з тимчасово-відпущеними найнятими чиновниками, на всі вози з сільськогосподарською продукцією та вози з фабричними та мануфактурними товарами, поштових коней, екіпажі представників імперського двору, паромні екіпажі та вози, гарби і санки, з вантажем і без нього та коней без упряжі й верблюдів з в'юками, велику рогату і дрібну худобу, які проводились по дорозі на продаж, або ж в інших справах. Сплачували збір ті, хто проїжджав у державних справах на власних чи найнятих екіпажах [85, арк. 32].

Від плати дорожнього збору звільняли всіх, хто їхав у державних справах на перекладних бричках чи підводах: осіб, які проводили розмежування державних земель; осіб, які в цей час розслідували судові справи, за наявності відповідних документів; чиновників шосе Кримської ділянки; чиновників земства, які слідували в державних справах, за наявності знаків, що підтверджують їх посади. Не сплачували збір місцеві, хто

виїжджав на шосе для прогулянки на невелику відстань чи для проїзду в екіпажах без скринь, валіз та інших дорожніх атрибутів, а також у дροжках та санях. Звільняли від сплати також візники, які їхали без пасажирів і місцевих селян без поклажі; родини, які переселялися в іншу губернію; усіх, хто проїжджав по шосе між заставами; осіб, які виїжджали з сільських доріг і потім знову поверталися не доїхавши до застави; обози, які належали військовим; повозки, що супроводжували арештантів; державні повозки з провіантом і фуражем для військ, які розміщувались при шосе; вози з будівничими матеріалами для шосе; коней, що поставлялись військам; велику рогату худоба, яку переганяли із ближніх до застави сіл на пасовище і назад [85, арк. 32 зв.].

Збір коштів здійснювала шосейно-дорожня застава, згідно з затвердженим табелям, таксам і правилам. На кожній заставі розміщувалось оголошення щодо підстав з отримання дорожнього збору. Розмір збору залежав від пори року й був двох видів – літній та зимовий. Літній період розпочинався з 1 квітня і тривав до 1 листопада, а зимовий – з 1 листопада по 1 квітня. Такса тарифів шосейного збору в різний період року подана в виді таблиці (Додаток А). Тим, хто під час проїзду сплатив збір, видавали ярлики та квитанції затвердженої форми. У пасажирських транспортних засобах на багато пасажирських місць ярлик отримував водій, який сплачував збір за кількість запряжених коней. Бланками забезпечувало Міністерство шляхів сполучення, і завчасно розсилало на застави в переплетених книгах прошнурованих печаткою. Кожен бланк складався з трьох частин: білета, ярлика і квитанції.

Зібрані кошти передавали до місцевої казни. В обов'язки місцевих керівників Кримської ділянки та керівника дистанції входив об'їзд з перевіркою ярликів, ведення документації та запобігання випадків недобросовісної сплати шосейного збору. На керівника застави покладався обов'язок контролювати рух транспортних засобів, щоб вони не

скупчувались біля застави чи шлагбаума. Шосейний збір був додатковим джерелом фінансування дорожнього господарства.

До розряду земських доріг зараховували ті шосе місцевого значення, які згідно з обстеження були мало проїжджі та для яких з державного бюджету припиняли асигнування. У 1883 році частина шосе різних губерній, разом це склало близько 600 верст (верста – одиниця довжини, яка дорівнювала 1066.8 метра), було передано земствам без державного утримання. Земства, не маючи коштів на їх утримання, припинили їх ремонт. Як наслідок, більшість шосе, які змінили статус, перебували в занедбаному стані. Такий стан речей не задовольняв керівництво держави, тому вже в 1889 році була тимчасово зупинена передача державних шосе земствам без державного утримання.

Важливим чинником у становленні мережі шляхів сполучення був розвиток розгалуженої мережі під'їзних шляхів до залізничних станцій, пристаней і торгово-промислових пунктів. Активізував цей процес закон від 5 квітня 1883 року, згідно з яким МШС стало видавати деяким земським установам безвідсоткову позику від держави на будівництво таких шляхів.

З метою залучення місцевих установ, наявних і нещодавно створених товариств, а також приватних осіб до будівництва одноосібно чи колективно шляхів місцевого значення, в 1887 році Міністерством шляхів сполучення було розроблено положення про порядок будівництва означених шляхів та способи сприяння підприємцям.

31 жовтня 1889 року був виданий циркуляр, який передбачав створення в губерніях особливих нарад, очолюваних губернатором, що могли залучати представників державних і громадських закладів, залізничних товариств та інших зацікавлених закладів і осіб до будівництва доріг.

У 1890 році процес передачі шосе земствам був відновлений. Як наслідок, до МШС стали надходити клопотання від різних губерній стосовно будівництва мережі під'їзних шляхів, пропозиції щодо зборів з вантажів, які провозили цими дорогами, залучення коштів на обслуговування доріг. Але

неврожай, що трапився 1891 року, змусив керівництво держави використати кошти на ліквідацію його наслідків, що тимчасово зупинило провадження ряду проектів, які стосувалися шляхів сполучення [339, с. 35].

Правила 1883 року унеможливили передачу шосе тим земствам, котрі визнавали свою неспроможність взяти на себе утримання державних шосе за умови обмеженої грошової допомоги. Тим паче, що в губерніях, де було запроваджено положення про земські організації, переважно знаходилися державні шосе міського значення. Було створено спеціальну комісію, яка опікувалась цим питанням. Комісія визнала, що уряду потрібно допомогти тим земствам, яким передали мало проїжджі державні шосе без грошового утримання.

Роль земської реформи у розвитку мережі шляхів сполучення є неоднозначною, адже, з одного боку, місцеве керівництво було більш обізнаним зі специфікою регіону та його потребами. Більшість земств були ініціаторами в розбудові сухопутних шляхів, клопотали щодо проведення залізниці до своїх територій, вбачаючи в цьому можливість покращити соціально-економічний стан регіону. Але більшість позитивних зрушень були зведені нанівець через недостатнє фінансування галузі, відсутність на місцях компетентних фахівців та технічної бази для розв'язання питань будівництва та ремонту сухопутних комунікацій.

Основним юридичним актом, що регулював розвиток і функціонування сухопутних комунікацій був «Статут шляхів сполучення». В ньому зазначалося, що держава охороняє суспільні інтереси, до яких належать управління великими дорогами і суднохідними ріками, як шляхами сполучення. У статуті йшлося про те, що земля під «великими дорогами» належить власникам маєтків, через які проходять дороги, а державі належить управління «великими дорогами», як шляхами сполучення [185, с. 1]. В цьому документі зазначалося про структуру Міністерства шляхів сполучення, яке поділялося на округи, в свою чергу кожен округ шляхів сполучення поділявся на дільниці, а ті – на дистанції.

Всі сухопутні шляхи сполучення поділяли на класи. Дороги поділяються на 5 класів. Ті, що сполучали Санкт-Петербург і Москву, найважливіші політичні центри Російської імперії із центральними містами генерал-губернаторств та пролягали через кордон до столиць інших держав, відносилися до першого класу. Вони повинні були мати ширину 60 сажнів (сажень – одиниця довжини, яка дорівнювала 2 метри 13 см. 3.561 мм) і їх утримували за державний кошт із залученням частини коштів земства.

Дороги, що сполучали центральні міста імперії з головними містами губерній із наступним виведенням до важливих економічних центрів за кордоном, відносилися до другого класу. Ширина цих доріг становила 30 сажнів, їх будували та утримували за рахунок земських повинностей.

Дороги звичайних поштових сполучень із губернії в губернію, що сполучали між собою центральні міста сусідніх губерній за відсутності доріг першого і другого класів, а також їхні основні повітові центри, становили собою дороги третього класу. При утриманні доріг такого класу керувалися тими ж правилами, що й для доріг вищих класів.

Дороги повітових і торгових сполучень відносилися до доріг четвертого класу, вони слугували для сполучення волосних центрів із повітовими містами і залишалися у віданні земської поліції. Транспортні шляхи третього та четвертого класів утримували за рахунок коштів губернії, повітів, місцевих волосних громад.

Сільські та польові дороги становили п'ятий клас, вони сполучали населенні пункти сільської місцевості. За їхній стан відповідали землевласники, яким належали села. Коли ж така дорога проходила через село, у якому мешкали лише державні селяни, то відповідальність за її якість покладалася на сільську громаду, інтереси якої представляв сільський староста, а в німецьких колоніях – шульц [185, с. 4].

Дороги прокладалися від одного населеного пункту до іншого, а не йшли навпростець, що значно збільшувало тривалість і складність подорожі. Шляхи були ґрунтовими, що перетворювало їх на непрохідні під час дощу чи

танення снігу. Відповідальність за стан доріг вищих класів покладалася на генерал-губернаторів і військових начальників, а нижчих – на повітові державні установи, місцевих голів дворянства та поміщиків, які повинні були самі турбуватися про виділення коштів на проведення ремонтно-дорожніх робіт. Для прокладення нових і ремонту наявних державних та місцевих доріг залучали селян, для яких була введена так звана «дорожня» повинність, за якою селяни повинні були відпрацювати певну кількість днів у році разом із власною тягловою силою ремонтуючи вказані дороги, або ж надати на вимогу влади свою тяглову силу. На інші версти населення, які проживали в повіті, накладали грошові стягнення для проведення ремонтних робіт на дорогах. Або ж вони, за певних обставин, зобов'язані були надавати власну тяглову силу для цієї справи.

Дороги головних сполучень чи державні дороги будували та утримували коштом Міністерства шляхів сполучення. Утримання державних доріг здійснювалося головним управлінням Міністерства шляхів сполучення, не пізніше того, ніж на їх місці облаштують шосе. До того часу місцеве керівництво зобов'язане було мати відповідне клопотання та утримувати ці дороги у відповідному стані й відремонтованими [185, с. 4].

Доцільність розробки того чи іншого маршруту прискіпливо аналізували на всіх рівнях державної влади. Але найчастіше єдиним обов'язком вищих органів влади було ухвалення позитивного рішення з питання, тому що права на будівництво та ремонт міжміських шосе віддавалися з торгів, обслуговуванням маршруту займалися органи самоврядування, земства та приватні землевласники. Ясна річ, якщо маршрут виникав стихійно, названі структури воліли не брати ніякої фінансової участі в його розробці [193, с. 76].

Дороги Таврійської губернії у кінці XIX – на початку XX століття підпорядковувалися Київському округу шляхів сполучення. Як і по всій імперії, в Таврійській губернії усі важливі дороги поділялися на дистанції та дільниці. З прийняттям у відомство Міністерства шляхів сполучення

кримських шосе було створено постійні діючі ремонтні господарства, що давало можливість контролювати стан і вчасно та дешево ремонтувати дороги. Для створення такого підрозділу було встановлено середній розмір ділянки дороги, кількість постійних і додаткових поденних робітників та розподілено дороги імперії на розряди, відповідно до потоку транспортних засобів і потреб у ремонті. Було встановлено 4 розряди шосе з середнім розміром ділянки для одного постійного робітника від 1 до 4 верст. Постійні робітники на шосе 3-го та 4-го розряду повинні були виконувати такі роботи: взимку ставити захисні щити, рівняти шлях і розчищати замети; навесні проводити чистку кюветів і канав; влітку та восени здійснювати всі роботи по шосе та обочинах, розсипати щебінь для дрібних ремонтних робіт, за необхідності залучаючи додаткових робітників.

Для успішного функціонування нового нагляду за шосе, залучення постійних робітників і для більш економного його утримування дозволялось винаймати сторожів. Вони повинні були бути сімейними, при цьому надавалася перевага відставним солдатам. За додаткову платню певні обов'язки та роботи могли виконувати їх дружини. Планувалося з часом збільшити протяжність ділянки, за яку відповідав сторож. Щоб утримати робітників на постійному місці роботи, планувалось по можливості улаштувати будинки для їх проживання та виділяти землю для городу й ведення домашнього господарства. При облаштуванні таких будинків, обиралась місцевість із проточною чи джерельною водою, за її відсутності – копали колодязі [80, арк. 2-4]. Для нагляду за станом доріг і здійснення дрібного ремонту призначалися дорожні техніки, майстри та лінійні дорожні сторожі, які обслуговували певні ділянки шосе в межах губернії.

Створення таких дорожніх ремонтних господарств сприяло ефективному і кваліфікованому обслуговуванню доріг, але втілення в життя ідеї йшло не так швидко і ще протягом тривалого часу селяни будували й ремонтували дороги.

Окремим видом доріг були стратегічні шосе, які будувало військове відомство. Після закінчення будівництва військове відомство передавало відомству шляхів сполучення ці шосе, їх зараховували до одного з округів. Огляд роботи та прийом шосе був формальністю, адже насправді огляд будівельних операцій здійснювався лише один раз протягом року, за згоди військового відомства.

З 1889 р. до 1908 р. військове відомство кожного року будувало в середньому близько 156 верств стратегічних шосе, при чому будівництво всієї мережі шосе, протяжністю близько 2.500 верств коштувало близько 45.000.000 руб., з них 2.400.000 руб. військовому відомству відпускало Міністерство шляхів сполучення [339, с. 43].

Досвід передачі шосе в управління земствам згідно з законом від 5 квітня 1883 року засвідчив, що залізнична мережа мала переваги над звичайними дорогами, і вони втратили своє значення як транзит, перетворившись значною мірою на дороги міського значення. Але з розвитком мережі сухопутних шляхів сполучення прискорилися урбанізаційні процеси та розвиток промислових підприємств. Проте передача шосе місцевого значення в підпорядкування земств, з виділенням коштів лише на поверхневий ремонт доріг, не сприяла розвитку дорожньої справи в імперії. Шосе, які були визнані мало проїжджі й зовсім не отримували асигнувань на ремонт, втрачали свій статус шосейної дороги та набували занедбаного стану.

Мережа шляхів сполучення в Російській імперії була не настільки розвинута, щоб підтвердити думку А. Гельфера про те, що чим більш розвинута дорожня мережа, тим зручніше, безпечніше, швидше та дешевше може здійснюватися обмін вантажами, активізуватися місцеве виробництво, розширюватися межі ринку, попиту та пропозицій, населення буде тісніше пов'язане послугами і загальними економічними інтересами, а такі явища як голод та залежування вантажів зникнуть [339, с. 4]. На початку ХХ століття всі дороги, які знаходилися в відомстві Міністерства шляхів сполучення, ще

раз централізовано були поділені на дільниці, дистанції та обходи. Дороги утримували коштом державної скарбниці, виключення становили сільські та польові, котрі знаходилися на балансі губернських і повітових земських управ. Їх будівництво і ремонт здійснювалося за рахунок дорожньої повинності, яку в 1914 році з натуральної перевели в грошову.

Питання покращення шосейних доріг обговорювали на державному рівні, першочерговим завданням було замощення та шосування під'їзних шляхів до залізничних станцій, пристаней і під'їздів до великих торгово-промислових центрів. Для будівництва нових шляхів та покращення стану наявних, використовували кошти державного бюджету. Вимоги, які висувалися до шосе стратегічного значення, відрізнялися від вимог до шосе місцевого значення. Тому керівництво шляхів сполучення та інші відомства, які відповідали за сухопутні шляхи сполучення, повинні були встановити загальний технічний нагляд і слідкувати за виконанням робіт.

Механізми державного управління реалізовували на основі відповідних нормативних правових актів, а саме Статуту шляхів сполучення, положення якого змінювались з урахуванням потреб економіки, а також відповідно до пріоритетів державної політики у сфері шляхів сполучення, хоча основні положення не зазнавали кардинальних змін. Державне управління транспортною мережею здійснювалось уповноваженим на це органом – Міністерством шляхів сполучення. У структурі означеного міністерства зазвичай діяли підрозділи, завданнями яких було впровадження і реалізація загальнодержавної політики та керівництво шляхами сполучення, взаємозв'язок з іншими міністерствами. Галузеві підрозділи здійснювали реалізацію функцій державного управління на окремих видах сухопутних шляхів з урахуванням їх особливостей. В системі міністерства діяли окремі структурні підрозділи, які виконували особливі функції з нагляду і контролю, ремонту, здачі в експлуатацію доріг тощо.

Початок ХХ століття ознаменувався новим етапом у будівництві доріг як загальнодержавного, так і місцевого значення. Це було викликано

зростанням рівня економічного розвитку країни та науково-технічним прогресом. Пріоритетна роль відводилася будівництву шосейних доріг, що було обумовлено зростанням інтенсивності руху на дорогах; збільшенням товарообігу країни. Вимагали уваги уряду шляхи сполучення ще й через те, що збільшувалась кількість революційно налаштованих робітників залізниці, почастишали випадки страйків і припинення роботи на залізниці. Тож, збільшення транспортних засобів на шосейних дорогах вимагало запровадження заходів на рівні держави щодо будівництва нових та покращення наявних сухопутних шляхів сполучення.

На початок ХХ століття протяжність шосейних доріг у європейській частині Російської імперії становила лише 30.000 кілометрів (кілометр – міра довжини в метричній системі, дорівнює одній тисячі метрів), поступаючись всім країнам Європи. Означені результати наведені в таблиці, вміщеній у праці А. Гельфера [339, с. 3]. Зазначені факти свідчать, про недостатню зацікавленість державного керівництва в розвитку доріг і поверхневий підхід до реалізації державної політики у сфері будівництва сухопутних шляхів сполучення.

Таким чином, державна політика російського уряду щодо сухопутних шляхів сполучення мала неоднозначний характер: законодавча база була розроблена, функціонували відповідні галузеві установи, які здійснювали будівництво, ремонт та контроль транспортної мережі, але не можна прослідкувати чіткий і цілеспрямований підхід щодо реалізації актуальних проектів. Постійні коливання у питанні підпорядкування доріг, то їх передача під керівництво земств, то повернення до повноважень міністерства, позитивно не позначалися на стані дорожнього господарства. Специфічною особливістю будівництва доріг було те, що дорогу не розглядали як самостійний об'єкт, на який покладено ряд функцій, а сприймали як так звані «під'їзні шляхи» чи допоміжну складову у функціонуванні залізниці, портів. Ці чинники й обумовили відсталість транспортної мережі Російської імперії від західноєвропейських транспортних комунікацій.

2.2. Будівництво ґрунтових та шосейних доріг Таврійської губернії

Хрестоматійним є твердження, що Східна (Кримська) війна показала недоліки в економічному житті країни та відсталість транспортної системи імперії і саме вона дала поштовх до модернізаційних процесів у різних сферах життя імперії. Ці процеси сприяли зрушенням у сільському господарстві, промисловості, місцевому самоврядуванні, і, звісно, дали поштовх розвитку шляхів сполучення. Тому в 60–70 рр. XIX століття активно розвивається залізничний транспорт та сухопутні шляхи в Таврійській губернії.

Розуміючи під основними семантичними елементами поняття «дороги» протяжність і присутність людини, що проявляється рухом, маркуванням (слід) чи організацією (колія, накат) простору [369, с. 26], ми маємо наміри розкрити всі семантичні аспекти поняття дороги (протяжність дороги, висвітлення повсякденності особи, що подорожує та працює тощо).

Першою шосейною дорогою в Таврійській губернії було Південнобережне шосе, побудоване за проектом інженера Шипілова. Шосе протяжністю 136 верств пролягало від Севастополя до Алушти та далі до Сімферополя. Його будівництво вели коштом «татарського збору». Цей збір на будівництво доріг та інших споруд в Криму був запроваджений у 1829 році та становив 45 копійок на рік з кожної особи татарської національності [339, с. 45]. Згодом, коли татарське населення стало масово переїжджати до Туреччини, збір стрімко зменшився, а потім і зовсім був скасований і утримання цього шосе здійснювали коштом губерньського земського збору. Окрім цього, за рахунок коштів «татарського збору» була прокладена в 1862 році ґрунтова дорога від Алушти до Кучук-Узену, довжиною близько 29 верст.

Загальний стан доріг у Таврійській губернії був незадовільним. Ситуація була дещо кращою на території Кримського півострова, ніж на материковій частині губернії. Крім існуючого Південнобережного шосе під

час Кримської війни союзними військами були побудовані нові шосе, що вели до Севастополя. Для кращого під'їзду до військових позицій була прокладена вузькоколійна залізниця до Балаклави, яку після закінчення війни розібрали та продали Османській імперії. Російське військово-відомство також здійснило ремонтні роботи Севастопольського тракту. І все ж, в цілому мережа сухопутних доріг не задовольняла потреб регіону. Можна було відзначити сезонність пересування сухопутними дорогами, а інколи, під час припинення навігації в більшості портів Таврійської губернії, рух зовсім зупинявся.

Розвинена мережа сухопутних шляхів сполучення сприяла розвитку промислів. Таврійська губернія була багата на корисні копалини, одним із головних промислів було соледобування, сіль доставляли імперією сталими шляхами. Сіль з Перекопського промислу поставляли чотирма дорогами: а) Нікопольською дорогою, яка пролягала від Перекопських озер через поселення Авгальта-Кетень, Верхні Сірагузи, Рогачик і Знаменівку до Дніпра; б) Бериславською, яка проходила від Перекопських озер через с. Чаплинку, Чорну Долину і м. Каховку до Дніпра; в) Оріхівською – від Перекопських озер до с. Костянтинівки, Володимирівки, Громовки, Ново-Троїцьке, Петровське, Кільчак, Якимівки та м. Мелітополь (тут дорога роздвоювалась: одна йшла через м. Великий Токмак і м. Оріхів до р. Конки, а друга – на м. Ногайськ, с. Новоспаське і села колишнього Азовського козачого війська); г) дорогою, яка йшла від Перекопських озер на с. Каланчак і Великі Копані та ділилася на дві гілки, одна – на Кістогризівку і Голу Пристань до Дніпра, а друга – також до Дніпра, але через с. Козачі Табори. Генічеську сіль переправляли через Генічеський пролив, направляли через с. Петрівське, Іванівку і Верхні Сірагузи, а звідти по Нікопольській дорозі [130, с. 480]. Соляні дороги були обладнані під промисел, часто спеціально звужувалися, руйнувалися місцевими жителями, а згодом, із занепадом соляного промислу, втратили своє значення.

У 1855 році було розпочато будівництво Сімферополь-Севастопольського шосе на ділянці від Сімферополя до Інкерманських висот, довжиною близько 52 верст. Будівництво здійснювалось за рахунок коштів губернського земського збору. Причому невеликий відрізок цього шосе (близько 14 верст) було побудовано коштом військового міністерства, і в 1856 році передано у відомство колишньої губернської будівельної комісії. В експлуатацію це шосе було введено в 1862 році.

Будівництво всіх згаданих доріг вели згідно з розпоряджень Міністерства внутрішніх справ під безпосереднім наглядом (чи контролем) місцевої адміністрації. Крім названих доріг існували ще декілька, а саме: Міністерство землеробства і державного майна побудувало невелику ділянку (близько 9 верст) від Ялти до Аутського водоспаду; союзницька армія під час Східної (Кримської) війни проклала для військових цілей дорогу між Балаклавою і Севастополем, так зване Балаклавське шосе.

В 60-ті роки за рахунок державної скарбниці було прокладено новий тракт між Алуштою і Сімферополем та відремонтовано й шосовано головні шосе, які існували в губернії.

Про стан доріг того часу можна дізнатися з джерел мемуарного характеру. Так Є. Марков у своїх подорожніх нотатках зазначав особливості Південнобережного (Воронцовського) шосе, яке сполучало Ялту з Севастополем: «Шосе від Байдарських воріт – майстерний витвір мистецтва. Справді, тільки південнобережний візник може взятися за цю ризиковану справу. Гальма тут нічим не допоможуть, і лишається тільки розраховувати на спритність поворотів, на гладкість шосе та на залізні ноги кримських коней. Дорога здається надзвичайно короткою, та не поспішайте; ви десять разів будете біля одного і того самого бескиду, майже на одній і тій самій висоті. Технік, який будував дорогу, обдунив і прірву, і подорожніх. Подорожньому здається, що він постійно на гладенькій дорозі й постійно крутиться на одному місці по карнизу урвища. Коліна дороги, мов комфортабельні сходи аристократичних готелів, такі непомітно похилі, що

повинні повертатися щохвилини в одних і тих же межах; тільки швидкість їзди, що перехоплює подих, повідомляє вам, що ви спускаєтесь у прірву страшної глибини» [120, с. 360-361].

Звіти та записки земських управ також надають відомості про стан доріг та дорожнього господарства. Так у 1866 році члени Євпаторійської земської управи здійснювали обстеження доріг у повіті. Були оглянуті поштові, транспортні і сільські дороги, а також мости та верстові стовпи. Висновки окремих членів комісії щодо стану транспортної системи різнилися. Так член комісії Коробієнко повідомляв, що дорога з Євпаторії до Сімферополя знаходилась у незадовільному стані, тому й представив кошторис про кількість робітників і матеріалів для її ремонту. Стосовно верстових стовпів зазначив, що треба замінити 32 стовпи жерстяними табличками, які треба розмістити на телеграфних стовпах. Член земської комісії Мансурський, навпаки, вважав, що означена дорога в задовільному стані, й не потребувала ремонту. На його думку, ремонту вимагала ділянка дороги від містечка Ак-Мечеть до Євпаторії по косі, яка проходила від села Ойбур до Біляузького трактиру на відстані десяти верст, між морем та Гнилим озером. Мансурський зазначав, що для ремонту потрібні значні кошти, самі ж ремонтні роботи не привнесуть значних покращень у стан доріг, і при першому ж південно-східному вітрі, можуть бути знищені всі їх результати. Тому Мансурський радив дорогу залишити без ремонту, а для полегшення і скорочення шляху сполучення для мешканців, які проживали за Донузлавським Сивашем, обладнати на Гнилому озері паром у напрямку від села Келечі до Чойгоз [113, с. 97-99]. У 1866 році Євпаторійська земська управа прийняла до свого відомства всі земські споруди й дороги та частково їх відремонтувала в напрямку до Сімферополя. Роботи не були завершені, тому що селяни, які мали виконувати дорожню повинність, відволікалися на польові роботи, боротьбу з сараною та сінокіс.

Використання земством селян для ремонту доріг часто негативно позначалося на якості проведених робіт, адже вони не були фахівцями та

прагнули швидше закінчити роботу, аби приступити до своїх сільськогосподарських справ. Яскравим доказом можемо назвати приклад ремонтних робіт дороги від міста Євпаторія до села Саки, відстанню 19 верст. Для ремонту дороги висилали сотні поселян, які не отримували за проведені роботи оплати. Селяни не проявляли зацікавленості та старання під час роботи та, як наслідок, ремонт був неякісним, тож проїзд цією дорогою залишався небезпечним. Для розв'язання цієї проблеми пропонувалося дорогу віддати відкупнику, з правом здійснювати грошовий збір з подорожніх, по 3 коп. з однокінних екіпажів і 5 коп. за запряжені парні екіпажі. За цю платню утримувач дороги був зобов'язаний мати постійний штат робітників і тримати дорогу завжди відремонтованою. Умовою передачі дороги утримувачу був її задовільний стан на момент цієї передачі. Кожного місяця передбачався огляд членами управи стану дороги. У випадку її незадовільного становища, накладали штраф на орендаря. За умовами домовленості планувалось, що утримувач повинен був використовувати під час ремонту дороги будівничі матеріали, які рекомендувала управа. Орендар видавав кожному екіпажу марку, яку отримав в управі, таким чином управа могла контролювати його прибуток. Передбачали ще одну умову – для зняття плати за проїзд потрібно організувати пункт, де мали здійснюватися грошові операції. В управі підраховали, що в середньому утримання означеної дороги принесе прибутку 1.387 руб., для ремонтних робіт і найму робітників потрібно витратити 647 руб. 40 коп. [113, с. 102-103]. Члени Євпаторійської управи вважали більш вигідним здати дорогу в оренду, ніж самостійно її утримувати.

Для оптимального використання природних ресурсів Південного берегу перерахованих доріг було недостатньо. Продукція з родючої долини в східній частині півострова не доходила до споживача через нерозвинену мережу доріг. Всі товари перевозили гужовим транспортом, при чому виключно влітку. Восени та взимку, коли гірські потоки розливалися і заносили стежки для верхової їзди та проїзду гужового транспорту, ця

місцевість залишалася взагалі ізольованою і часто недоступною навіть для поліцейського нагляду та надання медичної допомоги.

Дороги материкової частини Таврійської губернії були менш розвинені. Серед цих доріг – поштовий тракт на м. Бердянськ, що проходив через міста Олександрівськ, Оріхів і Мелітополь, а також торгова дорога на м. Бердянськ, яка пролягала через с. Перещепине Новомосковського повіту і м. Павлоград.

Інформацію про стан доріг надають постанови Бердянської земської управи. У 1869 році бердянська земська управа зазначала, що дороги в повіті представляють «великий безлад». Члени управи неодноразово вказували на необхідність систематизувати дороги повіту за розрядами та запросити для виконання робіт фахівця. Було запрошено для дослідження стану доріг повіту землеміра І. Веріго, який збирав матеріали для створення карти повіту [176, с. 627]. Згідно з даних будівельного губернського правління торгіві дороги Бердянського повіту станом на 1871 рік були представлені: одна – із м. Мелітополя, пролягала між селами Елібей і Астраханка, до м. Великого Токмака; друга – від села Астраханка, проходила поблизу колонії Шпарау до м. Верхнього Токмака, сполучалася з Бахмутським трактом; третя – прямувала від м. Верхнього Токмака через село Берестове до кордонів з Катеринославською губернією; і четверта – прямувала з м. Бердянськ із 13 версти поштового тракту до м. Оріхова через села Андріївку, Петропавлівку і Малу Токмачку. Всі ці дороги мали ширину 20 сажнів, крім частини дороги поштового тракту, ширина якого в описі не була визначена. Територію Бердянського повіту проходили дві чумацькі солевізні дороги, які йшли із м. Мелітополя, одна на м. Оріхів, а друга, що проходила правіше першої, на м. Бахмут і проходили по землях Молочанської менонітської громади [176, с. 628].

Таким чином, у Бердянському повіті дороги 1-го класу були зовсім відсутні, до 2-го класу відносяться дві вцілілі смуги чумацької дороги. Одна, протяжністю 23 версти, проходила землями Молочанського менонітського

округу (від межі Астраханської землі до Великого Токмака), а інша – довжиною в 42½ версти, пролягала через ті ж землі до села Чернігівка, це був залишок колишньої Перекопської солевізної дороги. У постанові зазначалось, що «Смуга від Астраханки до межі Чернігівки пролягає поперек повіту, зовсім занедбана, як марна дорога, яка не йде до жодного з торгових шляхів». Тож доцільним земці вважали просити перевести одну зі смуг зі стану губернської в повітову торгову дорогу. До 3-го класу відносились поштові губернські дороги із м. Мелітополя до м. Бердянська з відгалуженням до річки Берди та із м. Мелітополя до м. Оріхова, дороги мали ширину 30 сажнів. Дороги в менонітських колоніях мали ширину 15 сажнів [176, с. 628].

Дороги 4 класу слідували від міст Мелітополя, Оріхова, Великого Токмака, Ногайська, колонії Гальбштадту, села Попівки до м. Бердянська. Їх ширина на різних ділянках становила від 10-15 до 30 сажнів. Значення всіх цих шляхів, як транзитних, не викликало сумніву. Усі ці дороги слугували для підвезення гужовим транспортом до Бердянського порту товару виробників не тільки Бердянського повіту, а й сусідніх. Загальна протяжність поштових доріг по повіту становила 223 ½ версти, а торгових – 860½ версти [176, с. 630-632, 636]. Бердянське земство прийняло рішення частково шосувати торгові дороги у прилеглих населених пунктах біля міста, оскільки там траплялося найбільше скупчення транспортних засобів, тож під час негоди неможливо було проїхати. Зазначалось, що повне шосування всіх доріг було неможливим, оскільки бюджет земства не мав таких коштів.

Мапа Бердянського повіту була складена в 1871 році, на ній позначені дві поштові дороги, одна торгова та дві чумацькі (Додаток Е).

Стан доріг красномовно змалював «Універсальний опис Криму»: «Кримський півострів за формою та положенням головних міст і селищ, повинен мати три дороги: перша головна – від Перекопу до Севастополя, друга – від Сімферополя до Керчі та третя – до Євпаторії. Всі ці шляхи існують, але в такому занедбаному стані, що після дощів і в зимовий час

зовсім непрохідні. Їх особливість складає глиняний ґрунт, який після дощів стає клейкою масою, що гальмує рух, тому майже ніхто не наслідуються виїжджати з дому без нагальної потреби. Указана обставина негативно впливає на розвиток ринків майже всіх міст Тавриди» [260, с. 3].

У схожому стані знаходилися шляхи, що пролягали на Чонгарський міст і через Арабатську стрілку на м. Генічеськ. Шостим поштовим трактом у Криму слугував Південнобережний. Він був відкритий у 30-ті роки XIX століття й пролягав від м. Сімферополя до м. Алушти, а звідти до м. Севастополя. Цьому тракту місцева влада приділяла значну увагу, він був одним із найзручніших для пасажирських екіпажів.

Крім згаданих шляхів важливими для регіону були й сільські дороги. Серед них можна виділити дороги, що йшли навпростець від м. Євпаторії до м. Севастополя і від м. Алушти до м. Судака й м. Феодосії. Але, на жаль, перша була доступною в зимовий період виключно для волових підвод, а друга була добудована лише до Куру-Озена, маєтку колишнього міністра фінансів Княжевича.

До числа другорядних належала дорога напрямом від м. Євпаторії на м. Перекоп, яка сполучала Ішуньську і Дюрменську станції й простяглась до Ак-мечетської бухти; від Сакських мінеральних грязей до станції Аблам і від неї до м. Севастополя. Від м. Сак існував сільський шлях на Бахчисарай і від Булганак до Північної бухти м. Севастополя; від Карасубазара до м. Судака і від останнього до м. Феодосії. До того ж розряду доріг належали дороги від м. Феодосії до Арабату, Перекопу та Чонгарського мосту. Їдучи від м. Перекопу в напрямку Криму на 24 версті вимагалось змінити коней екіпажу в селі Ішунь, через 20 верст – в Дюрмен, через 24 – в Айбарь, через 22 – в Аблам, через 24 – в Сарабуз, через 19 – в Сімферополі, через 14 – в Альмі, через 16 – в Бахчисарай, через 23 – в Бельбеку, через 19 – в Севастополі і через 12 – в Балаклаві. По тракту від м. Сімферополя на м. Керч-Єнікале перша поштова станція Зуя була розміщена на 20 версті, друга, Карасубазар, – на 21, далі Бурундуки і Кринички – на 22 версті, від

Криночок до Феодосії – 24 версти, а далі Парпатча, Аргина та Султанівка. Від останньої до Керчі дорога мала протяжність 13 верст, а до Єнікале – 10. На Арабатській стрілці було розміщено 4 станції. [260, с. 7-9]. Такі невеликі поперстові відстані демонструють мережу розміщення поштових станцій.

Не лише соціально-економічне, але й стратегічне значення мали дороги Криму, тому для отримання інформації про стан наявних доріг на півострові у 1874 р. було затверджено спеціальну комісію. Вона складалася з представників Міністерства внутрішніх справ і Міністерства шляхів сполучення й підпорядковувалася губернатору Таврійської губернії. Після перевірки стану доріг півострова, комісія дійшла наступних висновків:

1) для приведення в належний стан Південнобережного, Севастопольського і Сарабузького шосе потрібно було виділити 150.161 руб., для належного їх утримання кожного року асигнувати – 60.173 руб.;

2) крім наявних доріг, з метою забезпечити вимоги економічного розвитку регіону та стратегічного стану транспортної мережі півострова необхідно побудувати нові шосейні дороги, а саме: від м. Сімферополя до кінця Південнобережного шосе, до станції Таушань-Базар; між м. Севастополем і станцією Бельбек; від м. Алушти через Кучук-Узень і м. Судак до м. Феодосії; від м. Судака до Карасубазара; від Карасубазара до м. Сімферополя; від м. Ялти до Бахчисарая; від Бельбека до залізничних станцій; від Яйли до залізничних станцій; від м. Бахчисарая до залізничних станцій. Обсяг будівельних робіт оцінювався комісією в сумі 17.193.85 руб. [339, с. 46-47]. За причини відсутності такої значної суми, місцева адміністрація не могла виконати покладені на неї зобов'язання. За її ініціативи було обговорено питання про передачу наявних і недобудованих доріг Кримського півострова до відомства Міністерства шляхів сполучення.

Про неспроможність земств утримувати дороги в належному стані та про їх незадовільне становище в 70-х роках XIX ст. свідчать ряд повідомлень у канцелярію Таврійського губернатора. В документах зазначалось, що

поштові тракти Таврійської губернії перебувають у досить занедбаному стані. Зокрема, на ділянці тракту протяжністю 3 версти на шляху між Карасубазарем та станцією Бурундуки були глибокі вибоїни, що ускладнювало проїзд не тільки в нічний час, але і вдень. Транспортні засоби ламалися, коні та воли калічилися, при великому потоці фур з вином, пасажирські транспортні засоби змушені були стояти, утворювалися затори. Керівництвом Феодосійського повіту взимку було проведено ремонт, що частково покращило стан дороги, але як повідомлялось, цей ремонт був неякісним і лише на певний час покращив стан ділянки дороги, тож весною знову виникли старі проблеми [33, арк. 6-7].

Старанність і інших земств давали позитивні результати, але реальний стан дорожнього полотна був далеким від ідеалу. Прикладом турботи вирішення питання покращення стану доріг є Бердянське земство. У кінці 1870-х рр. начальник міста і порту П. Шмідт клопотав перед поштовим відомством про запровадження постійного поштового сполучення між м. Бердянськом і м. Мелітополем. Прохання було виконане, воно стало важливим кроком у поліпшенні поштового сполучення міст. Втім, стан доріг не давав можливості здійснювати таке сполучення регулярно. У 1888 р. в пресі з'явилося повідомлення: «Поштовий тракт між Бердянськом і Мелітополем, першим залізничним пунктом по Лозова-Севастопольській залізниці не шосований, і тому весною і восени там бездоріжжя, а також зимою в заметіль припиняється сполучення між цими зазначеними пунктами» [133, с. 255-256].

Значення сільських доріг для населення важко переоцінити. Це було засобом зв'язку з іншими населеними пунктами, отримання пошти, можливістю отримати медичну допомогу, продати товар власного виробництва та добратися до міста для задоволення власних потреб. Досить зручно було, якщо село знаходилося обабіч тракту. В цьому випадку спрощувалося будівництво транспортної мережі, що з'єднувала село з трактом, що, звичайно, позитивно впливало на розвиток населеного пункту.

Початок будівництва Лозово-Севастопольської залізниці значно активізувало будівництво шосе, що мали виконувати функцію під'їзних шляхів. Згідно з кошторисом витрат Міністерства шляхів сполучення на 1876 рік була внесена сума в розмірі 5.500 руб. для здійснення досліджень щодо будівництва в Криму шосейної дороги від станції Бахчисарай – Лозово-Севастопольської залізниці до північного схилу гори Яйли протяжністю 40 верст. Вимагалось нарізати смугу гірської дороги шириною $\frac{3}{4}$ аршина (аршин – одиниця довжини мала різні значення в межах від 66 до 106.6 см). Відповідальним за виконання цього проекту було назначено інженера полковника Шишка. Його звільнили від необхідності подавати звітність, але зобов'язали не перевищувати на дослідження суму, виділену в кошторисі. Під час розвідки раніше зазначеної території виявилось, що сполучення між м. Алуштою та м. Судаком майже відсутнє. Єдиними шляхами для сполучення були пішохідна та верхова стежини. По завершенню будівництва дороги від м. Ялти до Бахчисарая, відстань від упорядкованого підйому на хребет Яйли по південному його схилу до села Узенбаш сягнуло 20 верст [32, арк. 1].

Слід зазначити, що вказана територія мала неабияке стратегічне значення для південних кордонів Російської імперії. Тому особистим розпорядженням імператора було розпочато будівництво ґрунтової дороги, яка б полегшила захист близьких до берега поселень у випадку початку воєнних дій. У планах на майбутнє цю дорогу мали використати як основу шосейного полотна між зазначеними населеними пунктами. Відповідальним за дослідження місцевості та проведення будівельних робіт було призначено інженера Міщенкова. Почавши будівництво першої ділянки Алуштинсько-Судакського шосе, що з'єднувала м. Алушту з Кучук-Узенем, будівники натрапили на труднощі. Місцеве населення не охоче відчужувало свої землі під будівництво шосе, адже компенсацію планувалось їм видати після закінчення роботи. Подібні ситуації були досить частими. В таких випадках

керівництво губернії діяло згідно з Правилами сенату від 20 червня 1875 року про примусове відчуження землі під будівництво доріг [32, арк. 6].

Зосередження уваги на будівництві залізниці, під'їзних шляхів до станцій та нових шосе спричинило руйнацію вже наявних доріг. Не оминула така доля найстаріше шосе півострова. Станом на 1878 рік Південнобережне шосе від м. Сімферополя до м. Севастополя знаходилось у досить занедбаному стані по всій своїй довжині, починаючи від Таушань-Базаря до м. Ялти та далі до м. Севастополя. Шосе було пошкоджене дощами. Особливо сумною була ситуація в місцях плавучих ґрунтів і в ущелинах. Оскільки шосе неякісно ремонтували, в багатьох місцях з дороги був знесений весь щебінь, стіни поручнів обвисли. Керівництвом після огляду було доручено місцевій владі виправити та провести ремонт [39, арк. 1]. Допомогало в будівництві та проведенні ремонтних робіт доріг те, що в Таврійській губернії існував власний природний матеріал що використовувався для цього. Саме в 70-х роках XIX століття активно обговорювали методику шосування доріг та використання твердих і м'яких порід щебеню в технологічних процесах покриття дорожнього полотна.

У 1879 році Кримські шосе перейшли у відомство Міністерства шляхів сполучення і були зараховані до десятої дільниці Київського округу шляхів сполучення, до якої входили Південнобережне шосе, з гілкою на Балаклаву; Севастопольське; Сарабузьке та шосе від поштової дороги на Лівадію, повз Аутський водоспад до хребта гір Яйла і від Алушти до Судака. Для ремонту шосе було виділено наступні суми: 2.160.80 руб. на капітальне виправлення Південнобережного, Севастопольського і Сарабузького шосе і 70.966 руб. на ремонт інших Кримських шосе. Виділені кошти були цільовими: на видобуток щебеня (2.200 куб. сажнів), для стовщення шосе в певних місцях, будівництво шести мостів на гірських потоках по Південнобережному шосе, (трьох біля Алушти та трьох біля Таушань-Базарю на суму близько 19.000 руб.) та капітальний ремонт уже прийнятих шосе. Вимагалась чітка

відповідність прийнятих відомством доріг визначеному в документації розряду дороги [79, арк. 4].

Передача доріг у відомство шляхів сполучення покращила стан транспортної мережі Таврійської губернії, збільшення асигнувань сприяло ремонту сухопутних комунікацій. Окрім будівництва та ремонту доріг відбувалося ще й спрощення або закриття окремих поштових трактів. Так для більш зручного нагляду за справами Олешківської поштової контори, було запропоновано встановити безперервне поштове сполучення від Олешок до Херсона та підпорядкувати в адміністративному відношенні Олешківську поштову контору керівнику поштової частини Херсонської губернії. Необхідно було спростити наявний поштовий тракт між Перекопом і Олешками, який через невеликий комплект коней (по 4 коня), що утримувались на станціях, міг обслуговувати виключно перевезення пошти. Тож, подорожні, чи то з приватною, чи то з державною метою поїздки, залишалися без екіпажу. Скорочення цього тракту негативно не позначилось на роботі пошти [39, арк. 1, 4].

У 1879 році було створено комісію для визначення напрямків шляхів сполучення від Південнобережного шосе до гірської частини Криму. Південна частина Криму, населення якої збільшувалося в літній період, мала недостатню мережу сполучень, які б з'єднували прибережну частину з гірською смугою Криму. Це створювало труднощі для населення навіть під час купівлі предметів першої необхідності та стало однією з причин збільшення цін на продукти харчування. Для покращення пересування жителів та відпочивальників на південному узбережжі Криму, позитивного зрушення в ціновій політиці потрібно було прокласти декілька нових шляхів від Південнобережного шосе в нагірну частину півострова. Будівництво таких доріг позитивно вплинуло б на розвиток місцевого виробництва та посприяло б зростанню народонаселення цієї території. Було створено комісію, до якої ввійшли інженер-полковник Бертъе Делагард, капітан Сахаров, начальник ділянки Кримських доріг Альохін. Головою комісії був

призначений генерал-ад'ютант граф Тотлебен. Сахаров провів збір статистичних даних щодо нагірної частини Криму, зокрема стосовно кількості населення та стану виробництва. Зібрані статистичні дані були враховані при визначенні напрямків шляхів сполучення в нагірній частині Кримського півострова [47, арк. 2].

Після довготривалого листування зацікавлених інстанцій, у 1879 році було прийнято рішення державної ради про передачу об'єктів, які знаходилися на обліку Міністерства внутрішніх справ (побудованих і тих, що планувалось побудувати) до відомства Міністерства шляхів сполучення. Для завідування цими дорогами створювалася особлива адміністративна ділянка (одиниця), яка підпорядковувалась правлінню Київського округу шляхів сполучення. Для її утримання виділяли кошти в розмірі 13.750 руб. на рік. Окрім цього, для капітального ремонту наявних шосейних доріг виділялося одноразово 2.160.80 руб. і на дрібні ремонтні роботи – 70.966 руб. [339, с. 47].

Не лише кримські поштові дороги знаходилися в незадовільному стані, не в кращому стані перебували й поштові дороги материкової частини Таврійської губернії. Так у 1880 році пошта, відправлена із Гольбштатської поштової контори на станцію Михайлівка, внаслідок несправності доріг, прибула після відправки потяга. Після цього випадку було подано розпорядження про ремонт дороги між Гольбштатом і Михайлівським залізничним вокзалом [48, арк. 1-2]. Такі випадки траплялися часто, саме після них керівництво земств чи інших установ, звертало увагу на стан дорожнього полотна і можливості пересування ним.

Про стан доріг дізнаємося з подорожніх нотаток Є. Маркова: «Хотілось, наприклад, земству взяти у свої руки утримання Південнобережного шосе за суму, значно нижчу, у порівнянні з нинішніми витратами казни – з'ясувалося, що існують для цього якісь перешкоди, що витрати казни не повинні зменшуватися, і от досі, вже другий десяток років шосе лишається, як і раніше, у виключному врядуванні чиновника-

шляховика. А слід сказати, що жодне шосе не перебуває в таких умовах дшевізни, як Південнобережне; камінь для цього шосе валяється на ньому ж і біля нього; можна сказати без перебільшення, що він сам падає на шосе з довколишніх скель. Зрозуміло, який повинен бути вигідний казенний ремонт подібного шосе і як справді мало було важко залишити його завідування» [120, с. 570-571]. «Прекрасне шосе з'єднало з Лівадією ці найвіддаленіші притулки прохолоди й усамітнення. Потім було прокладено таке ж прекрасне шосе до водоспаду Учан-Су й руїн старої фортеці і, нарешті, аж до самісіньких Альп Криму, на вершину Яйли. Ця дорогоцінна споруда є справді нечуваною зручністю, бо мандрівник тепер може в колясці або кареті в'їхати рессю на висоту, понад чотири тисячі футів, долаючи двадцять дві версти в один кінець, майже не помічаючи підйому...» [120, с. 581-582].

Наступний етап у розвитку сухопутних шляхів сполучення спостерігається в 80-х роках ХІХ століття, це було пов'язано зі зміною їх підпорядкування. У 1880 році було розпочате будівництво шосе від Алушти до Судака, для чого були найняті 50 державних селян із Калузької губернії. Спочатку будівництво проходило спокійно, але з часом селяни стали вимагати підвищення щомісячної платні та висловлювати невдоволення діями підрядника. Згодом, коли їх побажання не задовольнили, будівники відмовилися працювати й стали вимагати повернути їм паспорти й терміново розрахувати. Відмова працювати пояснювалась не лише порушенням умов угоди підрядником, але й деякими особливостями регіону. Влітку в Таврійській губернії під час сінокосу і жнив ціна на послуги найманих робітників збільшувалась і доходила до суми від 2-х до 3-х руб. Тому вдень все місцеве населення вирушало на заробітки. Підрядник Микита Сальніков відмовився відпускати будівників на посезонний підробіток, адже в цьому випадку він міг зазнати збитків і не встигнути здати об'єкт вчасно. Робітники, не отримавши паспорти, звернулися зі скаргою до мирового судді. Суддя відмовив селянам у позові, оголосивши, що вони повинні повернутися до роботи і виконати умови угоди залишаючись на будівництві до 1 грудня.

Але робітники відмовилися виконувати свою роботу. До компромісної згоди сторони так і не дійшли, тож робітникам віддали паспорти й відправили додому [49, арк. 14-15].

У 1881 році інженер шляхів сполучення Міщенков прибув для перевірки правильності дій і звітності інженера-техніка М. Дуніна-Барковського на будівництві Алушто-Судакської дороги. Це було пов'язано з тим, що М. Дунін-Барковський відступив від проекту, вказуючи на помилки в ньому [50, арк. 1]. Часто неузгодженість чи незнання місцевості змушувало відкладати дату здачі в експлуатацію побудованої ділянки дороги.

Досить зручно було розмістити свій будинок поблизу шосе. Тому частими були випадки незаконної забудови неподалік шосе, нехтування законами. Так, у 1881 році регіональним правлінням було заборонено Баєрле продовжувати будівництво біля самого полотна на 6-й версті перегону від станції Айданиль до Біюк-Ламбату. А на 14-й версті цього ж перегону, в селі Черкулат, князь Гагарін біля самого полотна шосе викопав яму, напевне для будівництва льоху. Регіональне керівництво шляхів сполучення вимагало засипати її. В іншому випадку власник садиби Мустафа Ефенді Мула Котинь привіз каміння для будівництва і висипав його на укіс шосе, внаслідок чого впала стіна і закрила водовідвідну канаву, через що ширина шосе зменшилась на 0.60 сажнів. В документах того часу зазначалось, що подібні випадки не були поодинокими, але після прийнятого рішення щодо справи генерала Вітмера, стали ще частішими. Суть цієї справи полягала в тому, що Вітмер на 2-й версті дороги від м. Ялти до Лівадії побудував сарай. Міровий суддя Ялтинського повіту не визнав будову законною. Але питання не було остаточно вирішеним і створило прецедент для порушення статуту шляхів сполучення іншими незаконними забудовниками [82, арк. 228-229].

Природні катаклізми найчастіше ставали причиною погіршення стану дорожнього господарства губернії. У 1881 році внаслідок негоди сталися обвали і Алушто-Сімферопольського шосе було занесене щебенем та замулене. Для ліквідації наслідків негоди керівник 2 ділянки Кримського

шосе інженер Міщенко дав розпорядження видобути 50 куб. сажнів каміння із дач Аянської та Шумської, які знаходилися в Бешуйському лісництві, на ремонт Алушто-Сімферопольського шосе. При цьому чітко оговорювали умови, а саме, камінь мав добуватися лише з поверхні землі, і його мали перевозити до місця ремонту наявними дорогами, будівництва приміщень для робітників не передбачали. Планували, що видобуток буде проводитися без пошкодження лісу, який ріс поряд. Але під час ремонтних робіт було пошкоджено лісу на суму 12 руб.75 коп. та залишено викопані ями. Місцевий суддя Ялтинського повіту присудив інженеру Міщенкову сплатити штраф 12 руб. 75 коп. за пошкоджений ліс і 189 руб., необхідних для найму робітників аби засипати ями, які виникли після видобутку каменю [82, арк. 146-147].

У кінці 1881 року було створено проект щодо встановлення шосейного збору з тих, хто проїжджав Кримським шосе. Це пояснювалося тим, що Кримські шосе, за свідченнями керівника ділянки, відносно їх функціональності (пасажирський і вантажний рух) були розділені на дві ділянки. Перша, від м. Сімферополя до м. Ялти, друга – від м. Севастополя до м. Ялти. Єдиної ділянки від міста Сімферополя через Ялту до Севастополя не існувало, оскільки Сімферополь був сполучений із Севастополем залізницею і шосе, але на останньому рух був пасивним. Для вирішення проблеми інженер Руденко запропонував створити застави від м. Ялти до м. Сімферополя і від м. Ялти до м. Севастополя. Першу заставу планували розмістити на 13 версті дороги від Сімферополя біля ст. Мамут-Султан, аби зібрати збір з вантажів, які йдуть до м. Сімферополя із долини Салгирия (переважно це була деревина із приватних та державних лісів). Другу – на 3-й версті від м. Алушти на дорозі з м. Алушти до м. Ялти. Тут можливо було зібрати збір з усіх вантажів, що йшли з-під м. Сімферополя до м. Ялти. На ділянці від м. Севастополя до м. Ялти передбачали будівництво лише однієї застави, біля с. Чаталь-Кая, бо вантажний рух цим трактом був не таким активним та головним чином був зосереджений на останньому перегоні.

Досить інтенсивним був рух по ґрунтовій дорозі від вершини гори Яйла до м. Ялта. В літній період тут проходило до 200 підвод на день із сіном, дровами, вугіллям і будівельним лісом. Ця дорога не була шосована і для неї пропонувалось побудувати заставу, але при цьому подовжити її до м. Бахчисараю, протягти через Біюк і Кучук-Узенбеш [85, арк. 28]. Запровадження дорожнього збору виявилось досить вигідною справою, це дозволило залучити додаткові кошти для покращення стану шосе та будівництва нових доріг.

На Судацькій дорозі будівництво застави не передбачали, оскільки будівництво дороги було закінчено й не було можливості відслідкувати напрямки товаропотоків та їх кількість. За приблизними підрахунками керівника Кримської ділянки, загальна кількість коней і волів, які можуть рухатися по шосе, на відстані від м. Сімферополя до м. Ялти становила 26.800, а від м. Ялти до м. Севастополь – 14.000. За тими ж розрахунками середній шосейний збір з коня чи вола в першому випадку становив 30 коп., а в другому – 20 коп. Сума, на яку можна було розраховувати при введенні шосейного збору на Кримській ділянці становила 12.919 руб. [85, арк. 28].

В інструкції щодо шосейного збору, інженер Руденко вбачав можливим запровадити та поверстовий шосейний збір, схожий на той, який діяв на дорогах Кавказького управління. Систему поверстового збору Кавказького управління було взято за зразок тому, що стан доріг того регіону був схожим на Кримський. Утримання застав на Кавказі обходилося в 720 руб. на рік.

Введення шосейного збору дало можливість збирати статистичні дані щодо інтенсивності використання доріг. Так, згідно з підрахунками по тракту між м. Сімферополем і м. Ялтою у 1884 році пройшла наступна кількість коней, зі Сімферопольської станції – 2.443, зі станції Мамут-Султан – 3.865, зі станції Таушань-Базар – 4.337, зі станції Алушта – 4.719, зі станції Біюк-Ламбат – 4.212, зі станції Айданіль – 4.836 та зі станції Ялти – 4.652 [85, арк.60].

У 1882 році правління Київського округу шляхів сполучення відновило проект щодо будівництва шосе від північного схилу хребта Яйли до міста Бахчисарай. Інженер Шишко ще в 1876 році розпочав дослідження стосовно майбутнього шосе. Але роботу не було завершено, оскільки інженер мав обмаль часу, здійснюючи керівництво роботами на Кримських шосе. Очолити закінчення проекту було доручено інженеру Дмитрієву. Дмитрієв склав кошторис на суму 2.499.21 руб. 91 коп., завбачивши будівництво п'яти казарм для робітників. Довжина цієї дороги становила згідно з проектом 47.96 верст, витрати на одну версту передбачались у розмірі 5.211 руб. 05 коп. Дорога повинна була пролягти в напрямку Кокозь, а не Узень-Баш, як було заплановано інженером Шишко. Новий проект було затверджено [87, арк. 63].

Починаючи з 1883 й до 1903 року було відбудовано Сімферополь-Феодосійське шосе, що пролягло між Сімферополем і Карасубазарем. В той же самий час були шосовані дороги Алушта-Сімферополь від Сімферополя до Таушань-Базаря.

У 1884 році було дозволено провести дослідження щодо необхідності проведення шосе між м. Феодосією і м. Судаком. Для цього було асигновано 1.000 руб. Провести дослідження мав керівник 2 дистанції інженер Івановський. На думку Феодосійського повітового голови дворянства, який був добре обізнаним з особливостями території, новозбудований шлях мав пройти від Судака через села Туклук-Кози, Отузи, Коктебель до недобудованого Феодосійсько-Сімферопольського шосе й з'єднатись із ним на 10-й версті від Феодосії біля села Насипка. Планували, що дорога буде мати близько 40 верст, 25 із яких пройде по гірській місцевості. Тут проводити дослідження було складніше.

Одночасно з будівництвом шосе між Феодосією і Судаком, Міністерством двору і департаментом уділів були побудовані невеликі ділянки доріг, які слугували під'їздом до резиденції членів імператорської родини в Лівадії. Це стало необхідним через постійне відвідування

монаршою родиною своєї літньої резиденції. Так з'явилися ділянки Яйлинського шосе (1,57 версти), Ісарського шосе (від Ялти до Ялта-Бахчисарайського шосе) і Нижнє-Алупське шосе від Південнобережного до імператорського маєтку «Лівадія» і Олеізи [16, арк. 1].

На основі постанови імператора в 1886 році та за згодою Міністерства двору і уділів з Міністерством шляхів сполучення ці дороги були прийняті на баланс дорожнього відомства. Згідно з затвердженої постанови від 5 квітня 1883 року Яйлинське шосе стало складовою Ялта-Балаклавського шосе, яке знаходилося у відомстві Міністерства шляхів сполучення. Означену ділянку зараховували до державних доріг, інші ж – Ісарське і Нижнє-Алупське шосе – до числа шляхів місцевого значення.

У 1886 році до відомства шляхів сполучення були передані наступні шосе: Яйлинське протяжністю в 1.54 версти, Нижнє-Алупське протяжністю в 8.05 версти та Ісарське – 8.184 версти. Останні 4 ділянки шосе, протяжністю 9.9 версти, сполучили Ериклійський палац з Лівадією, Ореандою і Яйлинською дорогою біля Пендекуля. Ці ділянки залишалися в підпорядкуванні Лівадійського удільного правління [92, арк. 7].

Не завжди відповідає дійсності висловлена Д. Аверіною-Луговою думка відносно того, що гроші на будівництво шляхів сполучення виділяли не регулярно, а стан кримських доріг у цілому, незалежно від джерел їх фінансування, був незадовільним. Дороги, що вели до повітових міст, та шляхи, що зв'язували гірські селища, відрізнялися лише рівнем потенційної небезпеки для учасників дорожньо-транспортного руху і однаково залежали від погодних умов [193, с. 75-76]. Допускаємо, що дороги ґрунтові та сільські були в незадовільному стані, але основна частина доріг була шосована і рух ними не становив значної небезпеки. На противагу півострівним дорогам, дороги материкових повітів були в досить плачевному стані. Співвідношення шосованих доріг Криму і материкової частини губернії не надається до жодного порівняння, таких доріг на континентальній частині була досить обмежена кількість.

В той час, коли на півострові Крим активно будувалися шосейні дороги, ситуація на материку була зовсім іншою. Про стан сухопутного сполучення м. Бердянська у 1888 і 1889 рр. так писала місцева преса: «Зима – мертвий сезон для нашого міста: пароплавство припиняється, дороги робляться неможливими, місто стає ізольованим від зовнішнього світу, діяльність припиняється, і суспільство засинає аж до нової навігації»; «Взимку взагалі, а особливо восени та навесні, коли настає бездоріжжя, всякі зносини з зовнішнім світом у нас припиняються; шлях робиться настільки поганий, що на проїзд від Бердянська до Мелітополя (відстань 110 верст) іноді потрібно витратити тиждень часу і заплатити за проїзд не менше 70 або 100 руб.» [133, с. 5].

У 90-х рр. XIX ст. ситуація зі станом дорожньо-транспортної системи на території Таврійської губернії майже не змінилася. Материкові дороги потерпали від бездоріжжя, на їх стан влада майже не звертала уваги, і все ж Кримські шосе продовжували ремонтувати та розбудовувати. Так, у 1890 році була прийнята до складу шосе ділянка від хребта Яйли до станції Бахчисарай Лозово-Севастопольської залізниці. Дорога мала довжину 47.626 версти. Її відремонтовану частину, 24 версти, віднесли до 2 розряду, а іншу частину – до 3 розряду [96, арк. 152]. У 1891 році було відбудовано Ялта-Бахчисарайське шосе від Південнобережного до Сімферополь-Севастопольського шосе.

У 1896 році Міністерство шляхів сполучення асигнувало на роботи з будівництва шосе від м. Судак до м. Феодосія 60.000 руб. [97, арк. 31]. При проведенні досліджень, з'ясувалося, що можливо проектоване шосе побудувати коротшим і дешевшим, при чому потреби місцевого населення не постраждають. Щодо вибору напрямків майбутньої дороги було враховано клопотання гласного Граматікова та місцевих землевласників, князів Горчакова і Голіцина, які мали поблизу села Туклук виноградники. Другий напрямок шосе мав пролягти через великі села Таракташ, Біюк і Кучук, де знаходилося волосне правління. Визначаючи напрямки шосе, дослухалися й

пропозицій голови Таврійської губернської управи А. Стевена та колишнього голови Феодосійської земської управи Султан-Крим Гірея. Останній виявив неабияку зацікавленість взяти участь у проведенні передбачених досліджень. В результаті обговорень був обраний варіант, за яким дорога мала проходити родючою Судацькою долиною і долиною Айвань. Оскільки цю місцевість дощі розмивало незначною мірою, проведення ремонту вимагало менше часу й було дешевшим. Було визнано, що доцільним би було сполучити Туклук з Судаком, що позитивно вплине на розвиток виноградарства в цій місцевості. Але спорудження цієї гілки, протяжністю від 6 до 7 верст, було можливим лише за умови допомоги земству місцевих землевласників, котрі витратили на облаштування виноградників більше мільйону карбованців і могли допомогти в фінансуванні будівництва дороги. Було підраховано, що спорудження цієї ділянки шосе може коштувати 30.000 руб. Земство потребувало фінансової допомоги ще й тому, що в минулому році ним була побудована ділянка шосе від кінця наявного Алушто-Судацького шосе до пароплавної пристані Російського товариства пароплавства і торгівлі. На облаштування такого роду під'їзних шляхів земство мало потрібну суму. Проектована дорога могла пройти за хребтом Манджіль і зі стратегічної позиції це досить вигідно, адже дорога буде захищена від обстрілів під час можливих військових дій. Схожі обставини завжди враховувалися військовим міністерством при прокладанні доріг в Криму та поблизу моря. В документі зазначалось, що при проведенні дослідження щодо облаштування дороги від м. Судака до м. Феодосії і передбачуваного напрямку шляху через с. Туклук на с. Кози, слід звернути увагу на ще один напрямок дороги, який, на думку багатьох власників землі в Судацькій долині, вигідніший в економічному відношенні. Це напрямок шляху від м. Судаку по Айванській долині на с. Кози. Переваги цього напрямку перед Туклукським полягали в наступному: більша частина дороги в напрямку на Туклук пройде неродючою, безводною і яристою місцевістю, залишивши в стороні на відстані 3–4 версти два села Таракташ, які за кількістю мешканців в 10 разів

перевищували населення села Туклук. У варіанті напрямку на Айвань, дорога мала пройти серед виноградників і дійти за півверсти до с. Таракташ потім пройти лісистю долиною, де були джерела з водою. Зазначалось, що останній маршрут буде коротшим, але не таким вигідним для селян с. Таракташ, які використовували старий шлях для виїзду в пошуках роботи, торгівлі, зокрема місцевим вином. Для селян шлях до Феодосії скоротиться на 5 верст і буде проходити місцевістю, де є водопої і пасовища. При виборі напрямку шосе, крім дешевизни спорудження, були враховані й інтереси мешканців краю [97, арк. 167-168]. Заможні версти населення були зацікавлені у проходженні дороги біля їхніх маєтків. В більшості випадків вони лобювали свої інтереси, залучаючи різні засоби, аби отримати вигідне транспортне сполучення.

Міністр шляхів сполучення у 1897 році видав розпорядження про необхідність вилучити з державного і приватного володіння в Феодосійському повіті Таврійської губернії для будівництва шосейної дороги від містечка Судака до міста Феодосія 85 десятин (десятина – міра земельної площі, що дорівнювала 2.400 кв. сажнів, що становило 10.925 кв. метрів), 1535.53 квадратних сажнів землі, зі знесенням двох будівель. Для прискорення будівництва досить швидко були виплачені кошти за відчуження землі. З огляду на терміновість будівельних робіт, був здійснений опис землі та майна на згаданих землях [123, с. 666]. Досить швидко, впродовж 1898–1899 рр., було побудовано Судак-Феодосійське шосе.

У 1898 році була зібрана комісія з визначення стану шосейних доріг у Криму і з'ясування умов передачі цих доріг Таврійському губернському земству. Всі члени комісії визнали, що Кримські шосейні дороги мають особливе значення, що було пов'язано зі специфічним місцем розташування півострова. А тому, для їх обслуговування вимагаються досвідчені інженери. Спочатку пропонували передати виключно степові шосе, а саме Сімферополь-Феодосійського і Сімферополь-Севастопольського, а всі гірські планували залишити в відомстві Міністерства шляхів сполучення. Згодом

шосе передавали ділянками впродовж 3-х років, а всі Кримські шосе відходили в відомство Таврійського губернського земства терміном на 20 років з усією наявною матеріально-технічною базою [183, с. 1-2].

Однією з найгірших на кінець 1898 року була ґрунтова дорога від Керчі до Феодосії, яка не входила до відомства Міністерства шляхів сполучення. Проїзд по ній був досить складний [61, арк. 52].

У 1899 році був розроблений проект по будівництву шосе від села Карагози до міста Карасубазар через Старий Крим протяжність в 44.17 версти. Витрати на будівництво дороги й утримання адміністрації склали не більше 2.500.00 руб. [62, арк. 63].

Таким чином, у межах другого періоду процесу будівництва доріг, який припав на 80–90 рр. ХІХ століття, було відбудовано та побудовано шосе або окремі ділянки, які приєднувалися до шосе, а саме: Сімферополь-Феодосійське, Яйлинське, Ісарське, Нижнє-Алупське, Ялта-Бахчисарайське, Судак-Феодосійське, що значно покращило рух дорогами губернії та дало можливість продовжити формування єдиної транспортної мережі.

З початку ХХ століття і до 1914 року продовжувався третій етап у формуванні мережі сухопутних шляхів сполучення. В цей період було продовжено будівництво доріг та покращення наявних, була збудована ділянка між Балаклавою і Південнобережним шосе, Богородицьке шосе та реалізовано проекти, щодо будівництва залізниці в тих повітах, де вона була відсутня і на появу якої чекали десятиліттями.

На початок ХХ ст. Кримські дороги мали протяжність 581 версту, склалися із головних та другорядних. До головних відносили ті, які проходили по всьому півострову: Севастополь-Сімферополь-Феодосія і Південнобережне шосе (проходило через Севастополь-Ялту-Алушту-Судак до сполучення з першим шосе в с. Насипка з розгалуженням на Балаклаву і від Балаклави на Севастополь). До другорядних – дві дороги, які сполучали названі шосе (Алушта-Сімферопольське від Алушти до Сімферополя і Ялта-Бахчисарайське від Ялти до Лівадії).

У 1902 році коштом Ялтинського земства було побудовано невелику ділянку шосе між Балаклавою і Південнобережним шосе протяжністю в 4 ½ версти.

Таврійському губернському земству в 1903 році було відпущено із державної скарбниці грошову допомогу в розмірі 2.148.50 руб., яку не потрібно було повертати. Гроші було видано на будівництво дороги від села Богородицького до міста Бердянська, технічний нагляд за будівництвом здійснювало МШС [339, с. 36]. У 1906 р. було відкрито рух по шосе в напрямку Богородицьке-Бердянськ, за проектом інженера Бошняка.

На початку ХХ століття ситуація з розвитком мережі сухопутних шляхів сполучення покращилася відносно другої половини ХІХ століття. Міста Таврійської губернії були сполучені шосе із залізничною лінією, але загалом ситуація в межах імперії залишилася складною. Як повідомлялося в журналі «Залізничник» за 1904 р., у той час як у Пруссії шосейна лінія досягає 30.000 км, в Європейській Росії вона становила лише 550 км. Кореспондент зазначав, що в Росії лише дві справді якісні шосейні дороги: «чудова Військово-Грузинська дорога – від Владикавказа на Тифліс і Воронцовське шосе (мається на увазі Південнобережне шосе) – від Ялти до Севастополя». Міністерство фінансів постановило призначити допомогу в розмірі 10.000 руб. для кожного шосе. Асигнування на утримання шосейних доріг збільшувалося і доходило до 9.000.000 руб. щорічно [168, с. 10].

В складеному нами додатку подано порівняльну таблицю шосе та ґрунтових доріг губерній Півдня України, яка демонструє, що Таврійська губернія є найменшою за площею, а загальна протяжність доріг перевищує показники Катеринославської (Додаток 3). В Катеринославській губернії було більше шосовано доріг, аніж у Таврійській губернії. В порівнянні з Херсонською губернією, яка за площею є найбільшою, Таврійська поступається. Але, водночас, основна частина доріг Херсонської губернії – це ґрунтові, майже відсутні шосе. Тож, Таврійську губернію можна вважати найбільш розвиненою губернією Півдня України, яка мала широку мережу

грунтових доріг та досить розвинену мережу доріг з твердим покриттям, а саме шосе.

Таким чином, у пошуках оптимальних варіантів для будівництва та утримання шосейних доріг Таврійської губернії, уряд винайшов практику постійної зміни відповідальної установи, тож дороги передавались від Міністерства шляхів сполучення до органів місцевого самоврядування і навпаки. Водночас, будівництво доріг на Кримському півострові проходило значно швидшими темпами ніж на материковій частині губернії, що було пов'язано зі стратегічним значенням шляхів, зацікавленістю підприємців, які здійснювали на території Криму підприємницьку діяльність та мали тут власні маєтки. Місцеві підприємці та власники маєтків досить часто, лобіюючи свої інтереси, сприяли облаштуванню шляхів сполучення. Однією з ключових причин, яка вплинула на розвиток доріг Таврійської губернії, стало перенесення імператорської літньої резиденції до Лівадії.

2.3. Повсякденне життя візників та пасажирів

Друга половина XIX століття в Російській імперії характеризувалася високими темпами урбанізації. Не стала винятком і Таврійська губернія. Зі збільшенням міської території та кількості населення, зростала потреба і в транспортних засобах, які використовувалися для перевезення пасажирів і вантажів. Більшість міст Таврійської губернії були портовими, отож цей фактор відігравав не останню роль, стосовно розвитку візничого промислу в регіоні. Введення в експлуатацію в 1875 р. Лозово-Севастопольської залізниці, яка сполучила регіон із загальноімперською мережею залізниці, обумовило збільшення кількості тих, хто приїжджав до губернії та залучення більшої кількості візників. Візничий промисел був одним із засобів поповнення міської казни, що посилювало його значення для губернії. Візники та пасажири були найбільш зацікавлені в якості й протяжності доріг та шосе.

Традиційне твердження, що добробут кожної держави або території, залежить від зручності шляхів сполучення, розкрив у своїй роботі В. Кондоракі: «В країнах, де існують залізниця, шосейні дороги, населення знаходиться у постійному русі. Словом легке і швидке сполучення людини з навколишнім світом, спонукає в неї діяльність, не тільки роблячи її забезпеченою в матеріальному відношенні, але й швидко розвиває в ній уяву і зусилля розуму, а це тільки й потрібно для майбутнього добробуту її родини та батьківщини» [260, с. 1-2].

Як зазначає у своїй монографії дослідниця Т. Щепанська, дорога як локус, образ і нормативний комплекс у російській ритуальній і фольклорній традиції отримує свою визначеність, передусім усе, стосовно відношення до дому, як його протилежність [369, с. 28]. В рамках цієї моделі опису, дорога сприймається як позакультурне явище, де відсутня будь-яка організація і неможливий лад. Погані дороги подаються, по-перше, як риса, пов'язана з національною самосвідомістю; по-друге, вони пов'язані напряму з бездіяльністю влади. Визначені особливості постають як характерні елементи міфологеми, де просторова дезорганізація відноситься до дезорганізації соціальної. Певною мірою це пояснюється розподілом щодо обов'язку по ремонту доріг, який існував в імперії. Станом на кінець XIX ст., ці обов'язки розділялися відповідно до рангу дороги: поштові тракти були у відомстві держави, місцеві (повітові та губернські) – у відомстві земств, а ремонт менших доріг залишався виключно селянською повинністю [369, с. 36]. Тому дорога – це елемент повсякдення і культури, яка є обов'язковою складовою розвитку і функціонування людської спільноти.

В реальному житті, безперечно, передусім подорожні відчували на собі всі незручності сухопутних шляхів сполучення. Статус подорожнього був неоднозначним і залежав від мети подорожі. Так, умовно всіх подорожніх можна було розподілити на групи: 1) особи, які подорожують в особистих справах; 2) особи, які подорожують з пізнавальною метою; 3) особи, які вирушають у дорогу в державних справах. Останні мали значні переваги

перед приватними особами. Державним службовцям надавали коней на поштових станціях першочергово і вони сплачували збір згідно з встановленої такси. Маючи з собою подорожній лист, людина мала ряд привілеїв. У зв'язку з цим, одним із найбільш розповсюджених видів зловживань владою, була виписка державних подорожніх листів приватним особам. Подорожній, який їхав без подорожнього листа, повинен був самостійно наймати візників і сплачувати більшу таксу. До того ж, особа без подорожнього листа не могла виїхати з міста через заставу, і ця обставина найчастіше слугувала відмовою від подорожі.

Одвічною проблемою для подорожніх була відсутність коней на поштових станціях. Досить часто заможний подорожній забирав усіх коней і наступному залишалося лише чекати на їх повернення, або винаймати коней за подвійну плату у спритних підприємців, які прагнули заробити на подорожніх. На віддалених від великих міст поштових станціях особи, які віддавали в найм коней, були більш поступливими, прагнули якнайшвидше здати коня та отримати прибуток.

Існували об'єднання візників, які надавали послуги у перевезенні пасажирів у місті та поза ним, на короткі та довгі дистанції. Візники об'єднувалися в компанії, які надавали послуги не лише з перевезення, а й з утримання тракту. Так у 1879 році було подано на розгляд статут товариства, яке хотіло утримувати сполучення між містами Сімферополем, Севастополем та Ялтою. Утримувачем виступав Перекопський купець Іоффе. За проектом статуту товариство мало на меті надання послуг для комфортного пересування пасажирів, які їдуть на Південний берег Криму через Сімферополь і Севастополь. Утримувач зобов'язувався надавати екіпажі для термінового сполучення та запасні екіпажі для найму за окрему плату. Термінове сполучення здійснювалось на поштових конях, товариство своїх коней не виставляло, хіба що у виключних випадках, коли на території Кримського узбережжя закривалося поштове сполучення. Статут передбачав утримання тракту впродовж 10 років. Для виконання поставлених завдань,

товариство мало спільний капітал у розмірі 15.000 руб., який був розділений на 15 паїв. При розгляді проекту статуту виникли зауваження, які стосувалися необхідності здійснення доплати поштоутримувачем за додаткових коней, які б були необхідні в екстрених випадках і всі витрати в цьому випадку покладалися на товариство. Товариство також повинно було здійснювати термінове сполучення по Південнобережному тракту під час приїзду імператорської родини (один раз за добу, а в інший час – не менше двох разів на тиждень). Компанії купця Іоффе було відмовлено, оскільки капітал компанії визнали замалим для здійснення перевезень на досить завантажених і вигідній ділянці шляхів сполучення [42, арк. 12-13].

Утримувачами трактів переважно були підприємці, які водночас зі своєю основною підприємницькою діяльністю (наприклад Іоффе займався ще видобутком і реалізацією солі), прагнули здійснювати транспортні перевезення. У цьому вони вбачали можливість отримати додатковий заробіток та контроль над певною ділянкою шляху.

У суспільстві побутувала думка, що візники – це селяни, які займалися візничим промислом. Але насправді це було не так. У всіх правилах візничого промислу, без винятку, зазначалося, що до заняття приватним візництвом допускали представників усіх станів населення, віком не молодше 18 років. Але в Правилах візничого промислу міста Феодосія віковий ценз був зменшений до 16 років. Взагалі не допускали до занять візничим промислом осіб, які вчинили кримінальний злочин, вели аморальний спосіб життя (алкоголіки, хулігани) та ті, хто тричі порушив правила візничого промислу. Визначалось, що візник повинен був бути чисто одягнений, не мусив нав'язливо пропонувати свої послуги та мав дотримуватись черги, пропонуючи їх. Пасажирам не заборонялося вибирати собі транспортний засіб за бажанням [152, с. 1-2].

Серед візників існували власні гільдії. Традиційно візники поділялися на «Іванів» (надавали дешеві послуги маючи одного коня, жорсткі, часто брудні екіпажі), «голубчиків» (екіпажі, яких були запряжені парою коней і

були більш зручними) та «лихачів» (мали комфортабельні екіпажі). Окремо стояла група ломових візників, які займалися перевезенням вантажів.

Робочий день візника розпочинався о 8-й ранку і тривав 16–19 годин на добу. Деякі візники працювали лише вночі. Працювали візники без вихідних. Коні, яких використовували візники, працювали цілодобово, відпочиваючи на наступну добу.

Частіше всього візники жили у своїх слободах, які знаходилися в безпосередній близькості до важливих сухопутних шляхів сполучень. Ночували в спеціальних казармах, не роздягаючись. Більшу частину заробітку віддавали господарю, окремо сплачували за ночівлю, зіпсовану упряж та ремонт екіпажів. Існували стоянки для візників, які знаходилися переважно біля залізничних вокзалів, адміністративних установ, портів та магазинів.

Перші спроби встановити збір з візництва в Таврійській губернії були здійснені Ялтинським міським товариством, яке наполягало на встановленні на користь міста збору з біржових екіпажів та верхових коней. Товариство апелювало до вічного аргументу – незадовільний стан наповнення бюджету м. Ялти. Збір коштів розуміли як своєрідну винагороду за зайняте візниками місце в місті на Бульварній вулиці під час приходу пароплава. Передбачалося, що візники повинні були сплачувати до місцевого бюджету по 5 руб. сріблом на рік з кожного екіпажу і по 1 руб. з кожного верхового коня. Якщо візника викривали в ухилянні від сплати збору, то він повинен був сплатити штраф у подвійному розмірі від суми збору. Міське керівництво вважало, що сума збору на користь міста для візників не була обтяжливою, оскільки значна кількість приїжджих на Південне узбережжя повесні, літом і восени давала візникам можливість отримати значний прибуток [67, арк. 1-6.].

Таку ж практику і власні правила щодо візничого промислу мали більшість міст Таврійської губернії. Так, у м. Феодосія була встановлена такса для легкових візників: за годину в справах – 60 коп.; для катання –

1 руб.; вночі з 12-ї до 7 годин ранку – 1 руб.; за межами міста з 7-ї до 12 ночі – додатково ще 20 коп.; з півночі до 7-ї ранку – 40 коп. [152, с. 14].

Для громадської безпеки і запобігання нещасних випадків, які могли виникнути від необережної їзди дорогами в гірській місцевості Криму, в 1892 році Таврійський губернатор видав обов'язкові для виконання розпорядження:

1. особи, які проїжджають поштовим шосейним трактом від м. Сімферополя до м. Ялти (між станціями Таушань-Базар) і від м. Ялти до м. Севастополь (між станціями м. Ялта і Чатал-Кая) та по шосе з м. Бахчисарая на м. Ялту (через Кокозь) і по всім дорогам Південного берегу Криму, візники, як пасажирські, так і ті, що перевозили вантажі, повинні мати дзвіночки і в нічний час на своїх транспортних засобах повинні вмикати ліхтарі для освітлення;

2. подорожні на власних конях також повинні мати ліхтарі, а вантажні приватні екіпажі також повинні мати дзвіночки;

3. усім, хто їхав гірською місцевістю, заборонялася швидка їзда при проїзді крутих спусків та поворотів;

4. проїжджаючи, що пересувалися важкими екіпажами чи перевозили вантажі, зобов'язані були використовувати під час спуску гальма, якими повинні були бути забезпечені згадані екіпажі, а також дроги, мажари та всілякі інші транспортні засоби, пристосовані для перевезення вантажів;

5. жителям місцевості, що прилягала до дороги, заборонялось випускати на полотно цих доріг, як велику рогату худобу, так і інших домашніх тварин. Вони зобов'язані були мати при худобі сторожа чи пастуха, без яких не випускати худобу з двору. На шиї кожної великої рогатої худоби повинен був бути дзвіночок (глухар);

6. підводи, які запряжені волами й биками, повинні були мати поводиря біля першої підводи, якому заборонялось спати. Тварини повинні були бути забезпеченими дзвіночками (глухарями);

7. зупинятись на шосе для корму тварин дозволено тільки в широких місцях, призначених для цього, а підводи повинні бути відведені з проїжджої частини шосе;

8. біля трактирів і шинків, які розміщувалися на узбіччях шосе, зупинятися підводам заборонялось. Для зупинки та стоянки підводи потрібно було заводити у двір, який повинен був бути при таких закладах [60, арк. 17].

Ціна проїзду також залежала від природно-кліматичних чинників. Неврожаї позначались на збільшенні вартості проїзного білета та впливали на прибуткову сторону промислу.

Особливих змін у 90-х роках XIX ст. в «Правилах візничого промислу» не відбулося, вони були уніфіковані й ідентичні для всіх міст губернії, хоча незначні варіації були присутні. Зміни торкнулися принципу оподаткування візників. З 1893 року збір стали стягувати залежно від числа коней, а не від виду екіпажів, як це було визначено у 1873 році. Протягом наступних двох десятиліть податок збільшився у два рази: з 3–5 руб. у 1893 році до 6–10 руб. у 1912 році «за кожного коня, залученого до візництва» [193, с. 79].

Щодо зовнішнього вигляду і відповідальності візників, то, контроль із боку поліції, який хоч і здійснювали ретельно та планомірно, все ж не гарантував дотримання візниками правил дорожнього руху й не міг диктувати їм стандарти у виборі форми одягу. Хоча були розроблені тверді вимоги щодо кольорової гами деталей гардероба візника, кримські візники, дотримуючись парадоксальної історичної традиції, одягалися неохайно й так само недбало ставилися до довірених їх засобів пересування [193, с. 79].

Особливе місце в повсякденному житті візника належало трактиру, він слугував для відпочинку як самого візника, так і його коней. Трактири для візників робили відповідні уточнення, в яких позначались кількість колод для годування коней і кількість місць для розміщення коней. Зазвичай трактирний двір міг вмістити від 20 до 40 екіпажів із кіньми. Умови годування та відпочинку коней були важливими для візника, оскільки для них кінь був не стільки засобом, за допомогою якого вони заробляли гроші,

як товаришем і помічником, майже членом сім'ї. Кінь для візника був основним засобом його існування, його вибір та придбання були досить кропіткою справою.

Заклади трактирного промислу та поштові станції утворювали мережу шляхів сполучення, без них не обходилася жодна подорож. Чим розвиненішою була їх мережа, тим комфортабельнішою була подорож, у цих закладах вирувало своє життя, зі своїми правилами, контингентом та запропонованими послугами. Буфетниці у трактирах виконували роль банкірів для постійних відвідувачів. Візники довіряли їм зароблені гроші, вони ж вели розрахунки, надсилали кошти рідним та купували потрібні речі.

Не завжди візники слідували правилам візничого промислу, були випадки їх недотримання, тоді на візників скаржилися стосовно їхньої поведінки. Так, керівник маєтку «Лівадія» Шеффер під час проїзду через станцію Таушань-Базар помітив нетверезих та агресивних візників Кокіна, Рослова, Дяченка та Узлікова. Він подав скаргу щодо їх усунення від заняття візничим промислом не лише на цій станції, а й на інших станціях губернії. Поштоутримувача Вульфа зобов'язали навести лад на станціях від м. Алушти до м. Сімферополя [34, арк. 8 зв.]. Траплялись і прямо протилежні випадки. Так, візнику поштової станції Бурову було вручено золотий годинник, як нагороду від імператриці. Візник їхав з екіпажами княгині Марії Олександрівни та княжни Марії Костянтинівни в м. Севастополь, де якісно виконав свої обов'язки [14, арк. 1]. Але такі випадки були поодинокими.

Згідно з статистичних даних, наданих переписом населення «Чисельність і склад робітників в Росії на основі даних Першого всезагального перепису населення Російської імперії 1897 року» у Російській імперії нараховувалося 118.423 візників, із них 117.761 – чоловіки та 662 – жінки. На 1.000 чоловіків, що займались цим промислом, припадало 6 жінок. У відсотковому відношенні щодо інших сфер діяльності цей відсоток становив 3,6%. Якщо врахувати, що візничий промисел був усе ж таки чоловічим заняттям, то цей відсоток можна вважати чималим. Стосовно

вікового цензу, то найбільш представницькою була вікова група від 20 до 39 років (63.9% становили чоловіки та 47.2% жінки), вікова група в діапазоні 40-59 років мала такі показники – 21.9% чоловіки та 24% – жінки [191, с. 9].

Окрім візників та робітників залізниць існувала ще одна категорія робітників транспортної галузі, які обслуговували сухопутні шляхи сполучення. Вона була передбачена законодавчо визначеною групою – «Інші сухопутні шляхи та засоби пересування». В межах імперії представники цієї групи становили 25.706 осіб, з них – 25.391 чоловіки та 365 – жінки. Від загального показника зайнятості робітників усіх галузей цей показник дорівнював 0.8%. На 1.000 осіб чоловічої статі припадало 14 осіб жіночої статі. Найбільш залучені в функціонуванні саме цієї галузі були особи віком від 20 до 39 років (62.2 % чоловіки та 51% жінки) [191, с. 9].

Кількісні характеристики візничого промислу в містах Таврійської губернії можливо простежити за допомогою матеріалів Першого всезагального перепису населення Російської імперії. У м. Сімферополі нараховувалось 654 візники, у м. Бахчисараї – 90, у Карасубазарі – 181, у м. Феодосії – 264, у Старому Криму – 56, у м. Бердянську – 267, у м. Ногайську – 12, у м. Оріхові – 4, у м. Олешках – 2, у м. Євпаторії – 432, у м. Мелітополі – 4, у м. Перекопі – 42, у м. Ялті – 303, у м. Керчі – 422, у м. Севастополі – 625, у м. Балаклаві – 13 [132, с. 187-191]. Дані перепису демонструють, що візничий промисел був широко представлений в адміністративних центрах губернії та містах-портах. Відносно етнічного представництва можемо констатувати, що частіше візниками були росіяни (55.7%), українці (6.8%) та татари (28.2%) (Додаток Б).

До кінця XIX століття для переміщення важливими трактами та місцевими дорогами використовували гужовий транспорт. Заможні верстви населення та чиновники подорожували власними екіпажами. Чиновники нижчого рангу, кур'єри та представники місцевої адміністрації «їхали на перекладних», подорожуючи в найманих критих чи поштових екіпажах, або ж на возах, які змушені були надавати міщани, селяни, котрі відбували

дорожню повинність. Згодом, із розвитком поштового зв'язку, з'явилися поштові екіпажі, які винаймали пасажери. Високопоставленим урядовцям та спеціальним столичним кур'єрам, які мали відповідний подорожній документ, екіпажі надавалися поза чергою. У 1874 році в європейській частині Російської імперії такі подорожні листи були скасовані. Поза чергою під час подорожі кращими кінними екіпажами забезпечували виключно членів імператорського дому. Згідно з циркуляром Міністерства внутрішніх справ від 1878 р., витрати на виплату за прогін коней, які надавалися особам імператорського двору в Таврійській губернії, залишались на тому ж рівні і обходилися до 4.000 руб. [41, арк. 2].

Мандрівки, коли подорожні винаймали екіпаж і не використовували поштовий диліжанс, називалися «їхати на довгих». Частіше всього використовувалися карета або літня коляска, які мали 4–6 коней. Коней в дорозі потрібно було годувати та давати відпочивати, тож подорож тривала довго. Від цього походить і назва подорожі.

Не останню роль у візничому промислі відігравали транспортні засоби, якими керували візники. На дорогах Таврійської губернії можливо було зустріти різного штибу екіпажі. Одним з таких видів транспорту була карета – закритий пасажирський віз на ресорах. Цим транспортним засобом користувались переважно заможні верстви населення. Для їзди в кареті потрібна була сильна упряж із коней. На провінційних російських дорогах карета була великою рідкістю, але якщо врахувати, що в Криму знаходилася літня резиденція сім'ї Романових і маєтки інших дворянських родин, то поява карети саме на цій території не викликала здивування

Карети були підвішені на ремінних пасах, закриті, частково обтягнуті шкірою. Дерев'яні екіпажі використовували при дворах заможних землевласників. Карети коштували дорого, замовляли їх в Англії, Франції та Німеччині. Лише на початку XIX століття з'явилася екіпажна фабрика в Петербурзі, а в 1820–1850 роках карети, а згодом й інші екіпажі, почали виготовляти в Києві. Причому, для тривалих подорожей виготовляли карети-

купе на ресорах. Для подорожей у нічний час існували спальні дорожні карети з невеликим салоном для сидіння – так звані дормези. Кожна карета обов'язково мала на дверцятах фамільний герб її власника. Дверцята та інші дерев'яні частини вкривалися позолотою та інкрустацією, у вікна нерідко вставлялося коштовне скло. На горішніх кутах за бажанням власника могли укріплюватися ліхтарі, що також мали різну форму. Спереду вгорі карета мала місце для візника, де часто сидів і його помічник. Позаду карети розташовувалася підніжка, призначена для слуги-охоронця. Кількість коней, запряжених у карету, залежала від забаганок і статків її власника. Хороша карета коштувала дорого, хоча під загальною назвою «карета» могли існувати різного роду екіпажі, з огляду на свої переваги, конструкції та ціни. Особливим різновидом карет були поштові карети. Побудовані за єдиним зразком, міцні та витривалі, поштові карети були найбільш розповсюдженими засобами пересування. Місце в кареті завжди замовляли заздалегідь, тому що охочих було більше, ніж, власне, місць [206, с.42-43].

Найшвидшим видом екіпажів був візок фельд'єгеря. Фельд'єгерська служба здійснювала доставку зі столиці в губернії урядових наказів, важливої документації, кореспонденції монаршої родини. Згідно з свого статусу фельд'єгер отримував коней поза чергою на поштової станції, тому й асоціювався цей вид екіпажу зі швидкістю та мобільністю.

Інші категорії населення пересувалися, як і раніше, на звичайних возах або бречками (дерев'яний, металевий, або дерев'яно-металевий пасажирський кінний візок). Вони могли бути із закритим, або відкритим дахом, запряжені кіньми чи волами, з оберемком сіна чи соломи для сидіння, візник міг їхати верхи на конях. Вози для перевезення вантажів мали, як правило, чотири колеса і були двовісні, зі знімними дерев'яними дощатими стінками, що мали різну висоту. На таких возах перевозили сипучі матеріали, дрова, овочі та фрукти тощо. Для перевезення соломи або сіна використовували знімні стінки, зроблені у вигляді драбини різної ширини та висоти.

Досить схожа на бричку була так звана нетичанка – польський двоколісний транспортний засіб із плетеним кузовом.

Звичайним явищем на російських дорогах був неквапливий тарантас. Тарантас – дорожній, зазвичай накритий, візок на дрожинах, що зменшують тряску, на довгих поздовжніх брусах, які сполучали передню та задню частину конструкції. Взимку двовісні чотирьохколісні тарантаси могли бути закритими, а влітку – відкритими [206, с. 47].

Часто на дорогах траплялися фаєтони (чотириколісні двокінні чи трикінні коляски на лежачих ресорах з відкритим верхом, що міг під час негоди підніматися); дрожки (відкриті легкі одновісні двоколісні екіпажі, запряжені одним або двома кіньми); кабріолети (легкі відкриті двоколісні коляски, в які впрягали одного коня). В них колеса спершу були дерев'яними, обтягнутими залізними обіддям, а пізніше з'явилися полози на колесах, що мали гумові шини.

Ще одним розповсюдженим транспортним засобом був ландо – дво- або чотирикінний чотириколісний екіпаж з відкидним дахом, з чотирма сидіннями для пасажирів, які сиділи парами, повернувшись обличчям один до одного, і з підвищеним переднім сидінням для візника і заднім для прислуги. Спереду і ззаду ландо мав дві частини даху, закріплені на завісах, і висувні вікна на дверях, що давало можливість сховатися від негоди. Екіпаж мав напівкруглу форму, нижній край його дверей розміщувався досить низько, що давало можливість легко ввійти до нього. Зовні він був зазвичай вкритий лакованою шкірою чорного кольору. Ландо – це еволюційна модель карети, яка поєднала елегантність та практичність, це транспортний засіб типу люкс. Його низькі борти забезпечували максимальну видимість пасажирів та їх одягу, тому у ХІХ та на початку ХХ століттях представники знаті використовували його як представницький екіпаж.

Для поїздок взимку використовували криті екіпажі, поставлені замість коліс на санні полози. Для перевезення вантажів використовували сани або пару саней, на які зверху прилаштовували верхню частину возу. Нерідко

взимку запрягали замість одного коня чи пари коней три або й чотири, якщо господар прагнув швидше доїхати та мав таку можливість.

Для Таврійської губернії було характерним використання не лише коней для пересування, але й інших тварин, навіть екзотичних. Але цю практику було скасовано в 1873 році. Міська влада Сімферополя заборонила їздити вулицями міста підводами, запряженими верблюдами, аргументуючи це тим, що тварина має незвичний вигляд і може налякати коней, що може привести до різного роду неприємностей. Хоча місцеве населення давно звикло використовувати верблюдів для перевезення товарів із села в місто, але змушене було відмовитися від цього [21, арк. 1-2].

Мандрівка кожним із транспортних засобів мала як недоліки, так і переваги. Подорож на диліжансі поштовими кіньми була більш комфортабельною, коней міняли на кожній станції, подорожній добирався до місця слідування швидко і не втомленим. Використання диліжансу «на довгих» передбачало поїздки на власних чи найнятих з візником коней, подорож у такому разі була довшою, передбачалися зупинки для відпочинку коней. Але в такий спосіб мандрівка була дешевшою, подорожній міг самостійно вибирати місце зупинки, взяти більше багажу.

Подорож була чудовим часом для творчості, під час мандрівки було написано безліч подорожніх записок, нотаток, щоденників, завдяки їм ми можемо дізнатися про особливості подорожування, враження автора від місцевості. Автор дорожніх нотаток, беручись описувати свою подорож, повинен був мати певний багаж знань, аби залишений ним матеріал мав інформаційну цінність. Під час подорожі траплялися неочікувані зустрічі, бесіди з випадковими пересічними людьми, в літературі навіть існує окремий різновид творів – «подорожня література». Тож, сухопутні комунікації та їх мережа сприяла розвитку не лише соціально-економічної складової, а й культурному розвитку суспільства.

На початку ХХ століття необхідність змін у системі транспортних комунікацій стала очевидною. Активне будівництво мережі залізниць і

розвиток традиційних видів транспорту змінили уявлення про належний рівень комфорту та функціональні можливості засобів пересування. Але обмежена механізація процесу виробництва транспортних засобів не дозволяла корегувати технічні характеристики традиційних видів транспорту. Вулицями міст і сільськими шляхами Кримського півострова ще в першому десятилітті ХХ століття курсували однокінні екіпажі, парокінні лінійки, в яких пасажири розміщувалися паралельно напрямкові руху, парокінні чотиримісні фаєтони й диліжанси; вантажі перевозилися на возах, нересорних дрогах, розпусках, санях, дровнях, пашевнях і т. п. Фактично єдиним ноу-хау, що впроваджувалося повсюдно, стало використання ресор, які додали процесу пересування нотку комфорту [193, с. 78].

Заняття візництвом було не лише вигідною справою, але й небезпечною. Візники та особи, що супроводжували пошту, часто ставали об'єктами грабунку чи крадіжок. Так Гольштатська поштова контора повідомляла, що в 1878 році у Власко, який супроводжував пошту зі стації Михайлівка, вкрали поштпакет з 530 руб., коли вони з візником Мальцевим зупинилися на відпочинок у будинку Глеклера. Староста не надав допомоги у пошуку, але поштпакет був таки знайдений поліцією [38, арк. 3-5]. Сімферопольський поштар Борщов і візник Селютін при супроводі пошти від Сімферополя до Перекопу отримали тілесні ушкодження, завдані трьома невідомими людьми. В результаті слідства виявилось, що особи, які завдали побоїв, були жителями села Кара-Кіят Яків Канишов, Митрофан Тимошенко та сімферопольський міщанин Дмитро. Причиною конфлікту стало те, що зламана бричка міщанина загородила вільний проїзд поштовим трактом. Сталася бійка між подорожніми. Візник завдав удари батогом, а селяни та міщанин завдали тілесних ушкоджень у відповідь [7, арк. 4-5]. Траплялися випадки донесення неправдивої інформації про напади на пошту. Так, поштар Городков, що супроводжував пошту з м. Ялти до м. Катеринослава, проїжджаючи з Чаплинки до Чорної Долини, заявив, що на нього напали особи схожі на чабанів і вимагали зупинитися. Як довело слідство, поштовий

транспорт передавив одну вівцю, коли чабани випасали отару і вони вимагали від поштаря зупинитися, аби відігнати стадо. Поштар Городков розцінив цей випадок, як спробу грабунку [23, арк. 1-3].

Розвиток залізниці перетворив брочку на музейний експонат, а чумакування як промисел зникло на території півдня України. Але використання гужового транспорту продовжувалося та інновації у вдосконаленні транспортних засобів сприймалися досить неоднозначно. Довгий час населення не сприймало потяг. М. Борисов подає свідчення сучасників про переваги гужового транспорту над залізничним: «Як нам здається, залізниця створене для їзди, а не для подорожей. Яке враження може скластися в душі людини, коли предмети не зупиняються ні на хвилину, блискавично проносяться перед її очима, яка думка може з'явитися в голові, коли час дороги розрахований по хвилино...» [206; с. 28].

З часом транспортні засоби вдосконалювалися, на дорогах з'явилися нові засоби пересування. Кінець XIX століття ознаменувався появою на дорогах губернії велосипедів. Для велосипедистів були розроблені спеціальні правила руху. Їзда на велосипедах дозволялась лише певними вулицями міста, які були внесено до спеціального списку. Пересуватися новими транспортними засобами могли лише ті особи, які були визнані досвідченими й отримали право на керування велосипедом. Крім спеціального дозволу вони повинні були мати номерний знак, який монтувався позаду велосипеда, дзвоник чи сигнал, а в темний час доби мав бути ліхтар. Особа, яка було членом велосипедного гуртка, повинна була мати спеціальний жетон. Згідно з правил для велосипедистів швидка їзда, а особливо наввипередки, заборонялась. Велосипедисти повинні були триматися правої сторони вулиці, ближче до тротуару, при обгоні зменшувати швидкість і давати дзвінок. Якщо на дорозі були коні, що нервували при виді означеного транспортного засобу, то потрібно було припинити рух і пересуватися пішки. При спільній їзді, велосипеди не повинні були рухатись поруч, а їхати один за одним на відстані не менше 2-х

сажнів. Осіб, які порушували зазначені правила, карали згідно з прийнятих норм і могли бути позбавлені права керування транспортним засобом тимчасово або назавжди [60, арк. 3].

У кінці XIX ст. серед жінок із заможних верств населення зросла зацікавленість до різних видів спорту, в тому числі й до велосипедної їзди. Велосипед стає загальнодоступним і популярним. Водночас питання їзди жінок на велосипедах, використання ними одягу, пристосованого для цього, викликало дискусію щодо емансипації жінок. Як зазначає К. Бар: «З впевненістю можна говорити, що розвиток цього виду спорту примусило представниць жіночої статі зробити крок уперед на шляху до звільнення та утвердження власної особистості. Ця революція в області костюму може мати дуже серйозні моральні та інтелектуальні причини, більшість людей зі здоровим глуздом вважають, що це є важливий епізод «відвоювання жіночих прав». Вперше, коли закон не гарантує чоловікам монополії, жінка оскаржує у нього найголовніший чоловічий атрибут – штани» [198, с. 140].

Змін зазнав і громадський транспорт для перевезення пасажирів, на дорогах з'явилися нові простори екіпажі з непокритими верхніми сидіннями – імперіалом. Часто пасажирські місця розташовувались не тільки всередині омнібуса, але й на даху. Омнібус – вид міського громадського транспорту, звичний для другої половини XIX століття, багатомісний на 15–20 місць візок на кінській тязі. Це попередник автобуса, що був витіснений конкою та трамваем. Завдяки омнібусам мешканцям передмість стало швидше і зручніше діставатись центру міста. Омнібус значно вплинув на суспільство, він сприяв урбанізації.

Еволюція транспортних засобів та розбудова шляхів сполучення в кінці XIX на початку XX століть поряд з іншими чинниками, призвели до більш інтенсивного розвитку туристичної галузі. З розвитком туристичної сфери транспорт став її обов'язковою складовою.

Певну монополію візника у 90-х роках ХІХ століття на дорогах імперії та Таврійської губернії похитнула поява автомобілів, але їх висока вартість не привела до занепаду візничого промислу.

Перші спроби використання самохідних екіпажів та відкриття пасажирського й вантажного руху на шосе Кримської ділянки пов'язані з діяльністю механічно-торгового дому «Ю. Єленківський і К^о». У 1895 році зазначене товариство звернулося до правління Київського округу шляхів сполучення з пропозицією встановити тимчасові рейси між Севастополем і Ялтою, а згодом – і по інших шосейних дорогах Південного узбережжя Криму в напрямку Севастополя. Рух самохідних екіпажів узгоджувався з рухом пароплавів і поїздів. Маршрут пролягав від м. Ялти до м. Севастополя. Після вивчення цього питання було прийнято рішення організувати рух між містами Сімеїзом і Гурзуфом, Ялтою і Сімферополем із зупинками на проміжних станціях [94, арк. 7].

Бюрократична система Російської імперії не сприяла модернізаційним заходам щодо покращення пересування дорогами країни. Показовим стала історія із запитом від механічно-торгового дому «Ю. Єленківський і К^о», який не дістав остаточної відповіді відносно відкриття пасажирського і вантажного руху дорогами Кримського шосе самохідними екіпажами. Товариство пропонувало використати керосинові самохідні екіпажі французької фірми «Compagnie française des voitures sans chevaux». Планувалось використовувати диліжанси на двох пасажирів і десять пудів (пуд – одиниця ваги або маси, яка дорівнювала 16.3805 кг) вантажу з максимально дозволеною швидкістю п'ятнадцять верст на годину. Автомобіль повинен був мати запас води для охолодження циліндра двигуна на 50 кілометрів і запас керосину на 100 кілометрів [94, арк. 6-7]. Хоча представники механічно-торгового дому запевняли установи в надійності та зручності транспортного засобу, губернатор переадресував клопотання до відомства внутрішніх справ, керівництво якого не відреагувало на нього.

Появу автомобілів на дорогах Криму пов'язують із мешканцем Ялти Рув'є, в якого з'явився автомобіль у 1901 році. Зі збільшенням кількості автомобілів виникали проекти щодо здійснення автомобільного перевезення між містами Сімферополем-Саками-Євпаторією, Севастополем-Ялтою та Сімферополем-Алуштою-Ялтою. Але надані дозволи на реалізацію проектів залишились не виконаними. Основною проблемою, що зупиняла підприємців, які прагнули налагодити автомобільне сполучення, була безпека гірських шосе. Для розв'язання цієї проблеми Таврійський губернатор у 1907 році за допомогою звернувся до Міністра шляхів сполучення. У 1908 році були підписані угоди з колишніми утримувачами поштових доріг, які здійснювали транспортні перевезення. Такі угоди були укладені на шість років із підприємцями Іоффе і Пінюком. З 1908 року це дозволило здійснювати й відкривати транспортні сполучення на засадах вільної конкуренції. Дозволи отримували як фізичні особи, так і асоціації. Серед останніх – «Сабашников і К°», російсько-американське автомобільне товариство «Б'юїк», кримське автомобільне товариство, «Автомобільне товариство студентів-техніків». «Автомобільне товариство студентів-техніків» пропонувало послуги 8-місного омнібусу та автомобілів. Згодом до них приєдналося «Акціонерне товариство московських капіталістів», яке пропонувало перевезення пасажирів у 24-містному автобусі. Серед охочих здійснювати перевезення були й іноземці, які надавали власні авто. Регулярне сполучення діяло між м. Севастополем та м. Ялтою, а також між м. Сімферополем та м. Євпаторією. Маршрут Сімферополь-Ялта з'явився згодом, спочатку автомобілі з губернської столиці ходили лише до м. Алушти [324, с. 86-87].

Як зазначає дослідниця повсякденного життя Криму Д. Аверіна-Лугова, стосовно сприйняття автомобілів населенням, то, протягом досить тривалого часу не все населення відчуло психологічну готовність адекватно сприймати новий вид транспорту. В архівних матеріалах, датованих 1910 роком, міститься згадка про недоброзичливе

ставлення сільського населення до учасників автопробігу, який проводився за маршрутом Санкт-Петербург-Київ-Москва-Санкт-Петербург [193, с. 82].

Першим автомобілем власного виробника вважається виріб фабрики Петра Фрезе і машинобудівного заводу Євгена Яковлєва – «Яковлєв-Фрезе». Автомобіль був представлений на Всеросійській промислово-художній виставці в Нижньому Новгороді 1 липня 1896 року. Прообразом першого російського автомобіля, як власне і автомобілів більшості країн світу, став німецький «Benz Velo», створений легендарним Карлом Бенцом. Триколісний автомобіль був запатентований 29 січня 1886 року. Власна версія в Росії з'явилась у 1896 році і було схожа з триколісним автомобілем і зовні та технічно. Однак багато довелося робити самостійно, оскільки більшість вузлів і схем було запатентовано. Перший російський автомобіль «Яковлєв-Фрезе» був випущений у 1896 році в одному екземплярі. У 1898 році Є. Яковлєв помер, а його колеги не проявили зацікавлення до двигунів внутрішнього згоряння і змінили спеціалізацію підприємства [253, с. 461].

Спроби будівництва вітчизняного автомобіля продовжилися на «Російському автомобільному заводі І. Пузирьова». Юрист за освітою, Іван Пузирьов був пристрасним ентузіастом автомобільної справи. У 1907 році він відкрив невеликий магазин із продажу автомобільних запчастин. А вже через два роки побудував завод під назвою «Російський автомобільний завод І. Пузирьова» і почав займатися ремонтом автомобілів. Але І. Пузирьов планував створити справжній російський автомобіль, повністю зроблений із вітчизняних комплектуючих і пристосований до російських умов експлуатації. Маючи кошти, він багато експериментував і розвивав виробництво практично всіх складних вузлів і агрегатів. Втім, за основу все одно довелося взяти закордонний аналог – американський автомобіль «Case». У 1911 році І. Пузирьов представив свій перший автомобіль «Пузирьов 28/35». Автомобіль мав непогані характеристики позашляховика. Однак виробництво всіх компонентів істотно збільшувало вартість машини в порівнянні з конкурентами. Машина коштувала більше 8.000 руб., тому не

користувалась попитом. На початку 1914 року на «Російському автомобільному заводі І. Пузирьова» трапилась пожежа, а згодом помер і сам конструктор [253, с. 373-376].

Найвідомішим виробником автомобілів у Росії стала компанія «Russo-Baltique» («Руссо-Балтік»). Виробництво було організоване Іваном Фрязіновським. Він найняв на посаду головного конструктора автомобільного відділу 26-річного Жульєна Поттера, який раніше працював на бельгійській фірмі «Fondu». Власне ці машини і стали прообразом перших «Руссо-Балт». У 1909 році була випущена перша модель «Руссо-Балт С-24/30». Ця модель стала найбільш масовою в історії заводу. Точні дані про обсяги виробництва компанії відсутні. Але, за неофіційною статистикою, було випущено всього 347 екземплярів цієї серії. «Руссо-Балт» був уособленням розкоші: потужний на ті часи двигун, витончений та неповторний дизайн. Коштували машини недешево – до 7.500 руб. Для порівняння, аналогічні машини «Opel» і «Renault» коштували 5.000 руб. Відомо, що Великий князь Костянтин Романов придбав три «Руссо-Балти», один автомобіль придбала велика княжна Марія Романова. Автомобілі «Руссо-Балт» отримали визнання у всьому світі. Зокрема, завдяки перемогам в різних змаганнях, як-от у ралі Санкт-Петербург – Монте Карло (в 1912 і 1913 рр.) [253, с. 378].

Придбання автомобіля та його своєчасний ремонт було витратною справою. Навіть Таврійський губернатор зазнавав фінансових труднощів, пов'язаних з утриманням службового автомобільного парку, що складався з однієї машини. Так, у 1908 році губернатор Новицький звернувся до Міністерства внутрішніх справ із клопотанням асигнувати кошти на купівлю казенного автомобіля, необхідного міській владі для більш зручного й дешевого перевезення різних перевіряльників, іменитих гостей і самого губернатора. Автомобіль було придбано, але поставленої мети досягнуто не було. Експлуатація автомобіля обходилася місту в середньому у 250 руб. щомісяця, що було занадто дорого [193, с. 84-85].

Таким чином, візники та пасажери були складовою частиною мережі шляхів сполучення, саме вони на собі відчували всі зміни та нововведення в транспортній галузі та визначали пропозицію та попит транспортних послуг. Візники забезпечували потребу мобільності пересування населення, їх повсякдення мало безліч труднощів. Постать візника та пасажера є знаковою в забезпеченні функціонування сухопутних шляхів сполучення як єдиної транспортної мережі.

Висновки до другого розділу:

Підсумовуючи матеріал, представлений у другому розділі, нами.

Встановлено, що стан доріг Таврійської губернії в другій половині XIX ст. був вкрай незадовільним.

З'ясовано, що була змінена та оновлена законодавча база, яка регулювала механізми будівництва та введення в експлуатацію побудованих шляхів.

Визначено, що стратегічне значення території Таврійської губернії та природні ресурси краю стали каталізаторами у процесі будівництва доріг. Земська реформа спонукала чиновників на місцях звертати увагу на проблеми дорожнього господарства території, яка знаходилася у їх управлінні.

В межах досліджуваного періоду виокремлено три етапи у процесі будівництва шосе та облаштуванні ґрунтових доріг: перший етап припадає на 60–70 роки XIX століття і характеризується систематизацією та облаштуванням наявних доріг, спробами земств керувати транспортним господарством губернії, початком будівництва доріг, які були пов'язані з відкриттям Лозово-Севастопольської залізниці; другий етап хронологічно окреслений 80–90 роками XIX століття – цей період характеризується інтенсивним будівництвом і вдосконаленням шосе та доріг, сухопутні комунікації в цей час підпорядковувалися Міністерству шляхів сполучення;

третій етап розпочинається з початком ХХ століття і триває до 1914 року, саме в цей період продовжується формування мережі сухопутних комунікацій, до роботи залучаються кваліфіковані кадри, дороги знову переходять в підпорядкування Таврійському губернському земству.

Встановлено, що розбудова мережі сухопутних шляхів сполучення в межах Таврійської губернії відбувалася по-різному, більш інтенсивне будівництво проходило в півострівних повітах, ніж на материку Таврійської губернії, але в цілому на початок ХХ століття, була сформована розвинена мережа сухопутних комунікацій.

Встановлено, що модернізаційні зміни торкнулися і транспортних засобів, візників та пасажирів, які змушені були сприймати нові реалії повсякденного життя.

Підтверджено, що розвиток сухопутних шляхів сполучення передусім сприяв розвитку туристично-курортної галузі, сільського господарства та торгівлі, але й у цілому позначився на збільшенні темпів урбанізаційних процесів у Таврійській губернії.

РОЗДІЛ 3. БУДІВНИЦТВО І ФУНКЦІОНУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОЇ МЕРЕЖІ ТАВРІЙСЬКОЇ ГУБЕРНІЇ

3.1. Будівництво Лозово-Севастопольської залізниці

Потужний промисловий розвиток Півдня України спричинив пошук нових ефективних та дешевших способів перевезення. Впровадження нових транспортних засобів проходило в жорсткій боротьбі із землевласниками, власниками поштових трактів та суден. За умов жорсткої конкуренції розпочиналося будівництво залізничної мережі. Пріоритетним напрямком в будівництві залізниці стало сполучення Криму з центральними губерніями Російської імперії.

Спроби розпочати будівництво залізниці в Криму були здійснені ще до будівництва Царськосельської (1838 р.) і Миколаївської (1843–1851 рр.) залізниць. Перший проект будівництва залізниці від Москви до Криму ще у 20-х роках ХІХ імператору Олександру І запропонували англійські підприємці. При Миколі І група російських підприємців (граф Кушелєв-Безбородко, князі Лівен, М. Толстой та Є. Ковалевський) також мали наміри щодо будівництва Кримської залізниці. Після Східної (Кримської) війни, в 1856 році, концесію було надано французькому головному товариству залізниці. Ще ніколи задача з'єднання Криму із залізничним сполученням материка не була такою близькою до свого виконання. Будівельники проклали 60 верст полотна поблизу м. Феодосії, але потім виявилось, що подальшого фінансового забезпечення компанія не мала. Тож роботи були тимчасово зупинені, робітники розпущені, а будівельні матеріали розкрадені. У 1863 році англійська компанія здійснила спроби побудувати залізницю від Москви до Севастополя, але до виконання робіт справа не дійшла [324, с. 79-80].

При будівництві найбільш важливих об'єктів сухопутних шляхів використовувалися концесії, як найбільш поширений у світовій практиці тип договору про передання природних ресурсів, підприємств, інших господарських об'єктів, що належать державі чи територіальній громаді, в тимчасову експлуатацію іншим державам, іноземним фірмам, приватним особам. Загальною особливістю концесій була наявність користувальницьких платежів, які певним чином розподіляли між учасниками договору. Об'єктами концесійних договорів могли бути платні шосе, залізниці, мости та тунелі. У концесію могли передавати або вже наявні об'єкти, або об'єкти, який концесіонер створював або модернізував. Все частіше предметом концесійного договору поставав так званий проект життєвого циклу, коли приватний партнер не тільки проектував і будував об'єкт, але і здійснював його експлуатацію впродовж досить тривалого часу. Такий підхід дозволяв оптимізувати витрати учасників проекту і зацікавити приватну компанію в підвищенні якості будівництва. Поширеним був варіант так званої тіньової концесії, коли, за наявності користувальницьких платежів, приватний партнер отримував обумовлені контрактом виплати безпосередньо від держави. Це захищало інтереси приватного партнера за умови нестабільного попиту на його послуги. При будівництві залізниці приватними фірмами траплялися випадки корупційних схем, адже кошти платили за прокладену версту, тому будівники швидкими темпами здійснювали роботу, нехтуючи якістю її виконаних. Тому через незначний проміжок часу потрібно було здійснювати ремонтні роботи на залізничному полотні.

Період 60–70-х рр. XIX століття ознаменувався ажіотажем щодо отримання концесій і серед іноземних громадян. Але керівництво держави почало відмовляти іноземцям, через непоодинокі випадки невдалих проектів, у тому числі та на території Криму. На зміну їм прийшли імперські залізничні «королі». Саме за їх участю було розпочате будівництво залізниці в Таврійській губернії.

У 1867 році генерал-майор М. Герсіванов запропонував Мелітопольській земській управі затвердити проект будівництва кінно-залізниці від м. Харкова до м. Феодосії, яка повинна була пролягти по території повіту. Земська управа підтримала цей проект, вважаючи його вигідним для повіту. Проектована дорога повинна була пройти територією низки волостей: Юзкуйської, Якимівської, Терпінської, Михайлівської, Василівської та Веселянської. В цих волостях вже існувала звичайна поштова станція, яка обходиться 18.000 руб. на рік. З проведенням залізничного шляху прямого сполучення між цими волостями можливо було скоротити кількість коней і залишити лише половину їх комплекту. Це могло скоротити витрати на утримання поштової станції до 9.000 руб. Залізниця повинна була бути максимально близькою до етапного шляху, що проходив через населені пункти – Мелітополь, Якимівка, Ганівка, Федорівка, Михайлівка і Янчокрака. З проведенням залізниці планувалося подати клопотання про перевезення арештантів спеціальними вагонами, що скоротило б витрати земства з цієї статті. При проведенні залізниці передбачалося, що квартирна і підводна повинність при проходженні військ не буде такою великою. Земство зазначало, що «крім торгівлі та промисловості, які, безперечно, будуть розвиватися за умови будівництва залізниці, про розвиток яких земство повинно дбати, ... неабияка користь буде і з огляду на те, що чумацтво не матиме подальшого розвитку, якщо зовсім не зникне. Загальновідомо, яку значну втрату несе повіт і весь край від мору худоби. Наприклад, у 1867 році в Мелітопольському повіті загинуло від чуми більш 2.000 голів худоби. Причиною розповсюдження хвороби є саме чумацтво, вони заражають усю худобу на своєму шляху» [112, с. 21-23]. Проект був прийнятий земством, але залізниця з'явилася пізніше.

Цього ж року було запропоновано розглянути проект залізниці від м. Кременчук на Перекоп до м. Севастополя. Визначалося, що з будівництвом цієї залізниці стане можливим постійне перевезення товарів упродовж року за кордон через м. Севастополь. Сільськогосподарські товари,

а також кримська сіль із легкістю зможуть потрапити на внутрішній ринок імперії. Але і цього разу проект залишився лише в планах.

У 1868 році було прийнято проект «Про мережу залізниць», який викликав чисельні дискусії відносно першочерговості будівництва доріг. У такій ситуації опинилася і Лозово-Севастопольська залізниця, яка змагалася за першість в будівництві з Харково-Кременчузькою. Комітет міністрів дійшов розумного висновку, що немає потреби робити вибір між цими дорогами, і було прийнято рішення про будівництво їх обох [247, с. 350]. Як слушно зауважила О. Шаригіна: «проектів будівництва залізниці, що з'єднає центр Росії з Кримом і Чорним морем через Харків, було запроваджено чимало ще в 50–60-ті роки XIX ст. Особливо, після поразки Росії у Кримській війні. Але стало можливим реально говорити про це тільки після того, як залізнична колія з'єднала Курськ із Харковом, а потім була продовжена до Лозової» [367, с. 100].

В тому ж 1868 році братам Панаєвим, генерал-ад'ютанту Тотлебену і барону Унгерн-Штернбергу було дозволено провести дослідження щодо будівництва залізниці у напрямку від станції Лозової до м. Севастополя з гілками до Дніпра (Катеринослава) та м. Феодосії.

Щодо будівництва Севастопольської залізниці було зроблено декілька пропозицій. Одна надійшла від принца Ольденбургського і генерал-ад'ютанта Тотлебена та чинного статського радника Дурасова та інженера Струве, але вони не пояснили умов концесій. Князь Італійський, граф Суворов-Римнікський разом з інженером Ергартом просили про надання їм концесії з державною гарантією 5% на весь основний капітал сумою 35.000.000 руб. Вони планували прокласти дорогу від селища Крюкова до м. Севастополя протяжністю 500 верст. За планом будівництво однієї версти коштувало 70.000 руб. [247, с. 350]. Чинний статський радник Воронін та банківська установа «Розенталь» просили про дозвіл утворити акціонерне товариство з капіталом сумою 43.800.000 руб. У їхньому проекті залізниця повинна була пройти від станції Лозової до м. Севастополя з розгалуженням

залізничних гілок до Дніпра (Катеринослава). Довжина лінії визначалася в 600 верст, вартість версти становила 73.000 руб. [247, с. 350-351].

На початку 1869 року питання щодо способу спорудження Севастопольської залізниці стало предметом листування міністрів фінансів і шляхів сполучення. Відомства зазначали, що Севастопольська дорога на 9/10 своєї протяжності проходила степовою місцевістю і лише 1/10 – гірською. Під час листуванні з'ясувалось, що будівництво у степовій частині може бути завершене за півтора-два роки, при цьому потрібні кошти не більші, ніж 50.000 руб. за версту. Будівництво залізниці в гірській місцевості продовжувалося б чотири роки і коштувало б значно дорожче. На цих підставах надання концесії на обидві частини водночас мало певні незручності. До того ж, були відсутні розрахунки грошових затрат на будівництво залізниці в гірській місцевості. Лякало, що концесіонери з цього приводу будуть вимагати високу ціну чи, захопившись конкуренцією, знизять ціну до того рівня, що не зможуть за ту суму виконати роботи з будівництва. За цих обставин міністр фінансів визнав за потрібне побудувати гірську ділянку Севастопольської дороги коштами бюджету. Планувалося, що коли спорудження цієї ділянки почнеться, і можливо буде визначити дату завершення будівництва, потрібно буде розпочати пошук приватних осіб для будівництва степової ділянки залізниці. Знайденим приватним особам могли б продати гірську ділянку залізниці не за тією ціною, яку витратила держава при будівництві, а за верстовою ціною степової ділянки дороги, що було дешевше. Різниця між цінами була визначена в документі, як «значна жертва з боку держави для досягнення торгових та політичних цілей» [247, с. 351-352].

У 1869 році були видані відкриті дозволи інженеру Руденку, колезьким секретарям Грачову, Скальському та Кронебургу, щодо дослідження території для прокладення залізниці від м. Сімферополя до м. Севастополя. За дозволами були проведені відповідні дослідження [4, арк. 1].

У 1870 році було дозволено провести дослідження за свій кошт відставному контр-адміралу Володимиру Глазенапу і купцю Михайлову на території від Керлеутського солоного озера. Дослідження, з однієї сторони, охоплювало територію від Перекопу до віддаленої точки на річці Дніпро, а з іншої, – шлях, що сполучав із передбачуваною Севастопольською залізницею [5, арк. 1].

Цього ж року інженер шляхів сполучення Штромберг повинен був розпочати дослідження для майбутньої залізниці від станції Лозової Курсько-Харьково-Азовської лінії до м. Севастополя. А інженер Білелюбський – від м. Мелітополя в напрямку на м. Бахмут і Богучари [6, арк. 1, 4].

Так само інженер-полковник Аманд Струве за власний кошт здійснив дослідження щодо будівництва залізниці від м. Севастополя до м. Мелітополя і сполучення її з одним із пунктів Грязе-Цариценської залізниці біля м. Борисоглібська [8, арк. 1-1 зв.].

У 1870 році раднику П. Губоніну було дозволено здійснити за свої кошти дослідження для залізниці від станції Поварено чи Прибанівка Грязе-Царицинської залізниці у напрямку до м. Севастополя [10, арк. 1-2].

При затвердженні проекту та будівництві залізниці приватні особи свідомо збільшували довжину дороги, націлені отримати додаткові фінансові вигоди за зайві версти. Траплялися випадки нестачі коштів на нівелювання профілю дороги. Їзда такою дорогою була досить не комфортною. Такі епізоди, хоча й не часто, але траплялися.

Проектів будівництва залізниці в Таврійській губернії було безліч, часто їх представляли досить поважні особи: підприємці, чиновники. Вбачаючи в будівництві досить вигідну з точки зору заробітку справу, вони відстоювали свій проект, прагнули будь-якими засобами його реалізувати.

Після розгляду великої кількості проектів щодо будівництва нової залізниці в Таврійській губернії та проведення конкурсу перемогу виборов П. Губонін. Саме з його ім'ям пов'язане будівництво Лозово-Севастопольської залізниці, яка з'єднала Крим із центральними губерніями

Російської імперії [10, арк. 1]. Остаточна концесія щодо будівництва Лозово-Севастопольської дороги була затверджена 9 травня 1871 року, а 29 липня того ж року, було створено акціонерне товариство. Основний капітал товариства становив 32.670.000 руб. Дорога надавалась товариству на 81 рік. Довжина лінії повинна була скласти 613.5 верст [247, с. 354].

Після визначення основного напрямку Лозово-Севастопольської залізниці, почали з'являтися інші проекти, які стосувалися додаткових гілок до неї. У 1872 році титулярному радникові Івану Книшову було дозволено провести дослідження за власний кошт, щодо прокладення залізничної колії від одного з пунктів Лозово-Севастопольської лінії до м. Феодосії та далі до м. Керчі [13, арк. 8]. У 1872 році купцям Розенталю і Балабанову було дозволено провести дослідження з метою прокладення залізничної гілки від Перекопських соляних озер до Лозово-Севастопольської залізниці [11, арк. 1]. Після дослідження пройшло досить багато часу, поки з'явилась залізниця у цьому напрямку. На початок будівництва вплинули клопотання перекопських підприємців, видобувачів солі, які звернулися до губернатора з проханням пришвидшити проведення залізничної гілки до соляних озер. Саме незручним проходженням шляхів сполучення Лозово-Севастопольської залізниці вони пояснювали занепад соляного промислу в краї. Вивчивши більш ґрунтовно це питання, керівництво губернії дійшло висновку, що кількість видобутої солі не знизилася, але вивезення зменшилося. Пояснювалось це тим, що для транспортування солі використовували старі транспортні засоби у вигляді чумацької волової фури, яка вже не могла конкурувати з локомотивом. Відкриття руху залізничними коліями до міст Одеси, Миколаєва, Таганрогу і Ростова визначило корінні зміни у транспортуванні солі. Сіль приморських озер (Керченських і Євпаторійських) стали транспортувати в значній кількості на парусних і парових суднах в означені порти, а далі залізницею по всій імперії [26, арк. 8-10]. При будівництві Лозово-Севастопольської залізниці передбачалося, що з її відкриттям вивіз перекопської солі значно збільшиться

і це буде сприяти розквіту соляної галузі. Але за перші десять місяців після відкриття руху по Лозово-Севастопольській залізниці до м. Сімферополя залізницею було відправлено лише 283.115 пудів перекопської солі, що було меншою кількістю, ніж вивозили чумаки. Причиною такої ситуації стало те, що Перекопське озеро знаходиться на відстані 50–60 верств від найближчої залізничної станції (Таганаш і Джанкой). Доставка ж солі до цих станцій чумацькими фурами коштувала перекопським солепромисловцям 6–7 коп. з пуда, а за таку ціну важко було знайти достатню кількість фур для перевезення значної кількості солі до залізниці. Як малоцінний товар у той час, сіль приносила не більше двох копійок прибутку за пуд, зайві ж витрати (7 коп. за перевезення пуда солі залізницею) поглинали всі вигоди від торгівлі перекопською сіллю. Соляна торгівля ставала збитковою. В тогочасних умовах ціни морського фрахту і тарифів залізниці зробили доставку пуда перекопської солі до м. Кременчука досить вартісною – не менше 23 коп., тоді як євпаторійська сіль, яка йшла через м. Миколаїв, могла бути доставлена в м. Кременчука всього за 14–15 коп. з пуда. При такій різниці в ціні доставки, євпаторійська сіль витіснила перекопську із м. Кременчука – головного ринку збуту цієї солі [26, арк. 11].

Сукупність усіх цих причин могла б довести Перекопський промисел до занепаду. Формально для державної скарбниці не було різниці, з якої солі отримувати податки, але в цьому випадку втрати держава все ж несла. Річ у тім, що головним природним ресурсом не густонаселеного і неродючого Перекопського повіту були соляні озера, вони ж були й засобом існування всього населення Перекопу. Видобуток і продаж солі забезпечували заробіток жителів не лише Перекопського, а й Дніпровського повітів. Із занепадом перекопського соляного промислу населення, що було залучене у ньому, потерпало від зубожіння, а це негативно позначалося на регулярності сплати прямих державних і земських зборів.

Окрім того, занепад перекопського промислу і зменшення вивозу видобутої солі негативно позначилося б на зборах на Лозово-

Севастопольській залізниці, які не перекрили б витрати на її експлуатацію. Дорога не мала достатньої кількості вантажів на зворотному шляху, і лише перекопська сіль могла слугувати в цьому випадку вантажем. Тому було запропоновано будівництво залізниці від Лозово-Севастопольської лінії до Перекопських соляних озер, на відстані не більше 60 верст. Запланована дорога повинна була пройти по рівнині, на якій передбачалися мінімальні затрати на земляні роботи, а мости були взагалі відсутні. Всі необхідні матеріали могли бути привезені наявною залізницею, що значно здешевлювало їхню вартість. Будівництво всієї гілки могло обійтися не дорожче, ніж півтора мільйона рублів. Вантажоперевезення солі очікувалось до п'яти мільйонів пудів, що мало дати до пів мільйона зайвого збору за її перевезення і значно зменшити урядові витрати згідно з гарантованими акціями і облігаціями Лозово-Севастопольської залізниці та зможе покращити становище Перекопу і всього повіту [26, арк. 14].

Не лише приватні особи прагнули використати будівництво залізниці, аби збільшити свої прибутки. Земства теж почали активно лобіювати свої інтереси. Не виключенням стало Бердянське земство, яке турбувалось про сполучення залізницею Бердянського повіту Таврійської губернії з центром Росії. Представники Бердянського земства зазначали «що на сьогодні, коли сполучені сусідні з нами райони залізницею, наша місцевість без такої дороги, при усьому її багатстві, занепаде» [12, арк. 1]. Земство прагнуло сполучити територію повіту з Лозово-Севастопольською залізницею, яку будували з отриманням консисторії земством. Але Міністерство шляхів сполучення відмовило у будівництві такого залізничного сполучення, наголосивши при цьому на перебільшенні бердянськими земцями торговельного значення означеної території [12, арк. 11].

У 1873 році інженер, придворний радник Гольстрем просив дозволу провести розвідку щодо користі проведення залізниці від станції Оленівки Костянтинівської залізниці до м. Мелітополя з гілками на м. Маріуполь і м. Бердянськ, і від станції одного із пунктів Курсько-Харьково-Азовської

залізниці між ст. Корсунь і ст. Харцизьк для з'єднання з проектованою Донецькою дорогою між ст. Товста та ст. Нова-Каюта. Дозвіл було надано з приписом, що зобов'язував місцеву владу сприяти виконанню цього дослідження [19, арк. 1].

Тяжкою проблемою в будівництві було питання про відчуження земельних ділянок, які належали громаді чи приватним особам. Власники не поспішали віддавати свої родючі землі під будівництво дороги, прагнучи значної грошової винагороди. Міська громада також намагалась отримати вигоду з прокладення залізничної колії. Цей процес подвійної вигоди ми можемо простежити на прикладі Бахчисарайської міської громади. Містяни надавали міську ділянку в кількості 38 десятин і 1.839 квадратних сажнів під будівництво Лозово-Севастопольської залізниці. Земля, яка відходила під залізничне полотно, знаходилась між 23 і 35 верстами від м. Севастополя до м. Сімферополя по поштовому тракту в передмісті Бахчисарая, Азіз, Ескиюрт і Акчокрак. Ці землі використовувалися для землеробства (23 дес. 854.40 саж.), сінокосів (5 дес. 1.424.80 саж.), пасовищ (8 дес. 18.80 саж.), частина (1 дес. 1.388.26 саж.) знаходилась під водопостачанням (350 саж.) і вигонами (200 саж.). Кожна десятина землі, яка використовувалась для посівів та сінокосів, приносила річного доходу 4 руб. 15 коп., а з вигонів прибуток не отримували. Міська адміністрація зазначала, що прокладання залізничного полотна могло б вивести ці території з придатного земельного фонду, зменшити окремі статті міського бюджету, до того ж частина земель міської території буде відрізаною від міста, що спричинить незручності для самих мешканців [65, арк. 30]. Врешті-решт сторони дійшли згоди. Угоду про відчуження землі Бахчисарайською міською громадою було ухвалено на наступних умовах: уся земля, яка відходила під залізницю, відчужувалась за плату по 40 руб. за десятину; водопостачання надавалось безкоштовно з джерел Чіркас та Ескиюрт у тій кількості, яка потрібна для станції 3 класу. Товариство Лозово-Севастопольської залізниці зобов'язувалось розширити, обкласти камінням і розчистити наявні джерела басейну протоки на 30

сажнів, а також загородити зі сторони м. Сімферополя валом, щоб уникнути засмічення та дозволити місцевим жителям користуватися водопоем без будь-яких перешкод. Товариство повинно було за власний кошт під'єднати до джерела окрему водокачку, а також побудувати для мешканців Ескі-Юрта для підвозу товарів два переїзди до Азізу та Бахчисараю. Під час засухи керівництво станції повинно було дозволяти місцевому населенню користуватися водою, яка текла по станційному водопроводу. Після прийняття всіх умов товариству Лозово-Севастопольської залізниці відійшли землі Бахчисарайської громади для прокладання залізничної колії [65, арк. 30-31].

Проблеми виникали і з робочою силою. Переважна більшість робітників – це були приїжджі, а менша – місцеві мешканці. Умови праці були важкими. Майже всі роботи виконували вручну, основними знаряддями праці були лопати, кайла й сокири. Тому не дивно, що під час будівництва залізничної мережі досить частими були конфлікти між робітниками та роботодавцями. Так, у 1873 році п'ятсот робітників у м. Севастополі розпочали страйк, вимагаючи повернення паспортів, щоб покинути роботи або примусити керівництво збільшити платню. Товариство Лозово-Севастопольської залізниці зазнавало від цього значних збитків і було змушене задовольнити вимоги робітників [18, арк. 16]. Час від часу робітники, які будували Лозово-Севастопольську залізницю, порушували умови угоди та правила безпеки, особливо коли працювали у святкові дні. Так сталося на піщаних кар'єрах поблизу села Болгар Перекопського повіту, де працювало п'ятсот робітників, які після відвідування шинка влаштували безлад. Після цього випадку було прийнято рішення відкрити судову справу на херсонського міщанина Арона Розенталя, який був власником шинка, і клопотати про введення на виробництві посади з контролю над робітниками [24, арк. 1, 6].

Лозово-Севастопольська залізниця здавалася в експлуатацію окремими ділянками, рух якими розпочинався відразу ж. Остання ділянка дороги від

м. Сімферополя до м. Севастополя була відкрита 5 січня 1875 року. У 1874 році розпочала своє функціонування станція «Мелітополь». Лозово-Севастопольська залізниця мала протяжність 643 версти і проходила Катеринославською та Таврійською губерніями. До загальної мережі залізниць Лозово-Севастопольська залізниця приєднувалась у трьох пунктах: сполучалась на станції Лозовій через посередництво Курсько-Харково-Азовської залізниці з центральними губерніями Росії, через посередництво з Катерининською залізницею в Нижньодніпровську – з південно-західним краєм, а в Синельникове – з південно-східною Росією [310, с. 6].

Будівництво відбувалося швидкими темпами, і перший вантажний потяг прибув до Сімферополя вже 2 червня 1874 року. В жовтні цього ж року повністю було завершено будівництво ділянки між м. Мелітополем і м. Сімферополем, а 5 січня 1875 року залізниця була прокладена до м. Севастополя, що й завершило створення Лозово-Севастопольської залізниці протяжністю 615 верст [324, с. 80].

Місцеві підприємці, намагаючись якомога швидше використати переваги нових економічних зручностей, часто будували свої маєтки поблизу залізниці, навіть не маючи на це законних підстав. Саме так вчинив підприємець соляного видобування Іоффе, розпочавши будівництво будинку поблизу залізничної станції на відчуженій під залізницю землі (близько 1 сажня), що суперечило статті 1-й Указу урядового сенату від 25 січня 1869 року. Місцевий начальник ділянки інженер Сусано попередив, що будівництво є незаконним, але Іоффе його продовжив [30, арк. 36].

Але не на всій території Таврійської губернії змогли оцінити переваги залізниці. Наприклад, м. Євпаторія залишалось без залізниці та порту, хоча неподалік активно розвивався соляний промисел на Сакських озерах. Вбачаючи необхідним з'єднати м. Євпаторію з основною лінією Лозово-Севастопольської залізниці, французькі громадяни Карл Мартен і граф де-Марь-де Требона прагнули створити акціонерне товариство зі спорудження та експлуатації залізниці та порту в м. Євпаторії. Розглянувши клопотання

іноземних підприємців, представники державного контролю висловили судження, що для міста та порту будівництво залізниці буде корисним. Водночас було зазначено, що держава повинна врахувати, насамперед, власні військово-стратегічні інтереси та не може віддати в руки іноземців монополію в перевезеннях до порту. Тож, французам було відмовлено в реалізації їхнього проекту [162, с. 1, 6].

У 1886 році в м. Євпаторії було відкрито Мойнакську грязелікарню, збудовано готель для відпочивальників, які приїжджали на лікування. Кількість охочих відпочити та полікуватися влітку на бюджетному курорті в м. Євпаторії збільшувалось, і це створило транспортну проблему. Морем дістатися до м. Євпаторії було не завжди зручно, а сухопутний шлях від залізничної станції Сімферополя до м. Євпаторії був дуже складним, оскільки шосейна дорога була відсутня. І все ж, на появу залізниці до м. Євпаторії довелося чекати майже 30 років.

Станом на 1888 рік Лозово-Севастопольська залізниця з гілкою на м. Генічеськ мала протяжність 644 версти, з яких 380 верст проходили по території Таврійської губернії, а 22 станції забезпечували перевезення пасажирів та вантажів [130, с. 503].

Лозово-Севастопольська залізниця створила зручний шлях збуту товарів. Зі збільшенням попиту на зерно, залізниця зробила можливим експорт цього продукту. Скотарство, як галузь сільського господарства, втратила першість. Вівчарство розвивалось лише у віддалених повітах губернії (Перекопському, Євпаторійському і в західній частині Дніпровського), до того ж, переважно в мастках великих власників. В місцях, де безпосередньо проходила дорога, а саме в Бердянському, Мелітопольському і Сімферопольському повітах, обсяг вирощування овець скоротився майже в 10 разів і заняття поступово зникало. В близько розташованих до Лозово-Севастопольської залізниці материкових повітах орендна ціна на орні землі зростала. Наприклад, на території Бердянського та Мелітопольського повітів ціна на землю становила від 3-х до 4,5 руб. з

десятини, в той самий час як в інших повітах губернії – 2 руб. 33 коп. [130, с. 504].

Швидшими темпами почала розвиватись переробна промисловість. Збільшувалась кількість мукомелень. Так, у 90-ті роки XIX ст. в губернії діяло 40 таких об'єктів. Серед них найбільше було в Мелітопольському – 16, Бердянському – 9 і Сімферопольському – 12 [159, с. 8]. Після відкриття залізниці на станціях Якимівка, Федорівка, Михайлівка, Рикове, Таганаш, Джанкой, Курман та в близьких до них поселеннях, а також у містах Мелітополь і Сімферополь відкрилось 14 парових млинів. В районі станції Михайлівка в колонії Гальбштад було відкрито фабрику перлових круп і крохмальний завод. Залізницею з м. Баку на фабрику доставлявся на переробку рис. Вся вироблена продукція збувалася залізничним шляхом або відправлялась до портів.

Протяжністю 50 верст між станціями Новоолексіївка та Таганаш (включно з гілкою на Генічеськ) розташовувались соляні озера. Вони, разом з іншими соляними озерами Криму, забезпечували сіллю більшість губерній Російської імперії. Але з 90-х роках XIX ст. кримська сіль поступово витіснялась донецькою.

В додатку I надано кількісні показники, які демонструють перевезення пасажирів та вантажів Лозово-Севастопольською залізницею у 1884–1887 рр. Надана інформація свідчить, що товарообіг та пасажиропотік на залізниці збільшувався.

Населення Ялтинського, Феодосійського та Сімферопольського повітів займалося садівництвом, виноградарством та розведенням тютюну. Завдяки Лозово-Севастопольській залізниці місцеву продукцію поставляли в найвіддаленіші куточки імперії. Якщо впродовж перших восьми років експлуатації всієї лінії залізниці не давала прибутку, то вже з 1882 року дохід перевищив витрати. Найбільш прибутковими були 1888–1889 рр., що було пов'язано з поступовим збільшенням товарообігу та обсягами зібраного врожаю.

Прокладення залізниці до Феодосії пов'язане з ім'ям Івана Айвазовського – відомого художника-мариніста, справжнього патріота міста. І. Айвазовський брав активну участь у громадському житті міста, займався благодійністю і використав свій вплив для того, щоб у Феодосії впроваджувалися досягнення науково-технічного прогресу. Особливо художника цікавив проект модернізації Феодосійського морського торгового порту і будівництво залізничної гілки. Однак, аж до 90-х років XIX ст. як приватні, так і державні ініціативи в цьому напрямку не були реалізовані через надзвичайно високу вартість робіт. Лише в 1890 році столичними чиновниками був підготовлений проект, згідно з яким передбачалося створення уздовж феодосійської берегової лінії штучного насипу, по якому мали прокласти лінію залізниці та штучного молу для будівництва нових портових споруд. Проект був досить дешевим та економічно вигідним, тож на його реалізацію було виділено кошти з державної скарбниці. Згідно із затвердженим міністерським проектом, залізнична лінія повинна була пройти безпосередньо перед будинком Айвазовського, знищуючи оксамитовий пляж під його вікнами. Вокзал планували побудувати за двісті метрів від огорожі будинку художника, штучні насипи при цьому перекривали вид на море [126, с. 247]. Та попри ці незручності, один із найголовніших лобістів включення Феодосії в залізничну мережу дав згоду на проект, який існував в його уяві вже на початку 90-х років XIX століття. На створеній картині «Перший потяг у Феодосії», яка була написана в 1892 році, художник зобразив потяг, який рухається по набережній Феодосії.

У 1892 р. була закінчена робота зі спорудження залізничної гілки від м. Джанкоя до м. Феодосії. Лінію проклали від станції Джанкой Лозово-Севастопольської залізниці, подекуди використовували залізничні споруди, які були прокладенні згідно з нереалізованого проекту від 1857–1860 рр. При поновленні будівництва було обрано найбільш вигідний і коротший маршрут, який пролягав з півночі морським узбережжям штучно зробленим насипом [126, с. 643].

Існувало декілька проектів і з будівництва залізниці, яка б досягла м. Ялти. Одним із таких був проект будівництва та експлуатації Чорноморської Севастополь-Ялтинської залізниці. Право на будівництво отримав Ф. Баталін, якому було дозволено за власний кошт реалізувати проект. Передбачалось будівництво вузькоколіїної залізничної колії полегшеного типу для перевезення вантажів і пасажирів між містами Севастополь і Ялта. Рейковий шлях мав розпочинатися від м. Севастополя на площі біля початку Ялтинського шосе, проходити міськими і приватними землями по Балаклавській долині до м. Балаклави, а потім протягтися до м. Ялти, закінчуючись біля порту. Зазначалось, що всі зобов'язання по будівництву та облаштуванню дороги бере на себе особа, яка отримала дозвіл на будівництво [163, с. 1]. Планувалося, що дорогу буде збудовано за 4 роки, але будівництво так і не почалось.

У 80-х рр. XIX століття розпочався процес викупу залізниці в приватних власників державою. З 90-х рр. почався період комбінування приватного і державного будівництва залізниці: держава проклала рейковий шлях, а приватні компанії будували інфраструктуру.

З лютого 1896 року розпочався процес об'єднання залізниць, було приєднано ділянку Лозово-Севастопольської залізниці (Нижньодніпровськ-Синельникове), ділянку Курсько-Харківсько-Азовської залізниці (Костянтинівка-Микитівка-Ростов і Костянтинівка-Ясинувата) до Катерининської залізниці, зі збереженням нинішнього її найменування. Управління дороги залишалось в м. Катеринославі. Також з'єднали в одну залізничну лінію Курсько-Харківсько-Азовську, Лозово-Севастопольську та Джанкой-Феодосійську залізниці, назвавши її «Курсько-Харківсько-Севастопольська залізниця». Управління залізницею було залишено у Харкові. Ці реорганізаційні зміни з укрупнення залізниць ніяк не вплинули на роботу дороги, процес будівництва залізничних ліній продовжився [122, с. 567].

У 1897 році міністр шляхів сполучення призначив начальником ділянки Кримського шосе Київського округу інженера Руденка. До його обов'язків також входила функція нагляду за проведенням робіт по влаштуванню Ялтинського порту, а також пошук напрямків парової під'їзної колії від м. Сімферополя через м. Гурзуф до м. Ялти. Роботи проводило Московське товариство зі спорудження та експлуатації під'їзних залізничних шляхів у Росії [114, с. 1055].

На території Криму ще залишалось не з'єднаним із залізним шляхом м. Керч. З цього приводу у своєму історико-археологічному і географічному нарисі вчитель історії та географії Керченсько-Олександрівської гімназії Хр. Зінкевич зазначав: «що останнім часом побутують наполегливі чутки про проведення Керченсько-Феодосійської залізниці, в якій Керч дуже потребує. Особливо в зимовий період, коли відбувається замерзання Азовських портів і Керченської бухти, тоді місто потрапляє в ізольоване становище, якщо не враховувати примітивні способи руху поштовими екіпажами, що надзвичайно незручні та збиткові» [245, с. 70].

Ще в середині літа 1895 року градоначальник Керчі контр-адмірал Колтовський надіслав доповідну записку імператору, в якій повідомляв про необхідність побудувати залізницю до м. Керчі. На той час велика частина Кримського півострова вже була оперезана залізничними шляхами. Будівництво доріг в Таврійській губернії планувалося в напрямку із заходу на схід, м. Керч замикало список. Залізниця у цьому напрямку з'явилась лише на межі століть.

Земства продовжували захищати власні економічні інтереси, навіть за рахунок сусідських територій. Показовими в цьому випадку стали дії Євпаторійської повітової земської управи, яка у 1898 р. клопотала про надання Володимиру Зейлігеру концесії для будівництва та подальшу експлуатацію рейкового шляху з механічним двигуном між м. Євпаторією і м. Сімферополем. Мотивували земські діячі своє прохання тим, що відпочивальники, які вирушали у літній сезон до Сакської та Мойнакської

грязелікарень, або на морські купання в Євпаторію, не могли дістатися до місця відпочинку і лікування через відсутність шосейної дороги. Зазначалося, що ґрунтовою дорогою в дощову погоду комунікація з м. Євпаторією була зовсім відсутньою. З метою розпочати дослідницькі роботи із Петербургу прибув Володимир Зейлігер. Він зажадав від земської управи ініціювати клопотання перед губернською адміністрацією щодо надання дозволу прокласти трамвайні колії через село Саки. Аргументував В. Зейлігер це тим, що будуючи залізничну колію до м. Євпаторії, варто було б цим маршрутом не оминати Саки. Але проект В. Зейлігера не був розглянутий протягом шести років, а потім узагалі забутий. Від самого ж В. Зейлігера зажадали будівництва під'їзних шляхів та інших атрибутів повноцінної залізниці.

У 1898 році останній імператор Росії Микола II підписав дозвіл на будівництво залізничної гілки на м. Керч. Це доленосне рішення відкрило шлях іншому важливому проекту – будівництву Керченського порту. Влітку 1898 р., через кілька місяців після підписання дозволу на будівництво, імператор підписав новий указ, який дозволяв придбання землі під будівництво залізничної лінії.

У 1899 році М. Андрусов здійснив вивчення місцевості уздовж споруджуваної лінії залізниці Владиславівка-Керч. Швидкість і масштаби нового будівництва вражали. Вже в 1899 році були побудовані насипи, доставлені і укладені рейки, закінчено будівництво придорожніх станцій і споруд.

Будівництво залізниці на Керченському півострові завершилося до лютого 1900 року. Урочисте відкриття 85 верст нової гілки від с. Владиславівки до м. Керчі ознаменувалося проходженням спеціального потягу з м. Харкова. Ним до м. Керчі на заходи, які супроводжували відкриття нової залізничної гілки, прибули начальник Курсько-Харківсько-Севастопольської залізниці Ренкуля та високопосадовці. Генерал-майор Клокачев, на той момент градоначальник м. Керчі, організував святковий захід у приміщенні Англійського клубу, який був прикрашений відповідно до

заходу яскравими щитами із зображеннями залізничних станцій Керченської залізничної гілки. З травня 1900 року залізничною колією почали курсувати потяги в тестовому режимі, а вже до листопада було відрегульовано постійний пасажирський і вантажний рух. Відкриття залізничного сполучення між м. Феодосією та м. Керчю ліквідувало поштові тракти, необхідність в яких зникла, тепер усю кореспонденцію стали доставляти потягами. Так відбувалася модернізація. Ця подія суттєво вплинула на подальший розвиток міста, адже почалася активна розбудова керченського морського порту.

Стосовно перших спроб прокладення залізничної колії до м. Бердянська, пише О. Шаригіна: «У 1850 році з пропозицією скласти компанію для будівництва залізниці від Катеринослава до Бердянська виступив статський радник О. Вагнер. Але на той час з цієї справи нічого не вийшло, оскільки одночасно не можливо було зібрати гроші на дві залізниці (до Бердянська і до Одеси). Відтягнення капіталів від останньої не допускали самі можновладці» [367, с. 47-48].

Питання необхідності сполучення м. Бердянська із загальноімперською системою залізниць знову почали обговорювати в урядових і громадських колах у 1865 році. Місцева громадськість неодноразово намагалася зібрати кошти для будівництва залізниці. Активну діяльність громадськості міста щодо будівництва залізниці ми можемо відстежити за щоденниками та статтями титулярного радника В. Крижанівського. На шпальтах газети «Одеський вісник» кореспондент наголошував на необхідності сполучення Бердянського порту із залізницею, наводячи переконливі аргументи, серед яких згадувалось про дешевизну вантажних робіт в Бердянському порту на противагу Таганрозькому і Ростовському портам [105, с. 32]. Проте, громадська думка, яка артикулювалась на сторінках періодичних видань, ще довго залишалась непочутою.

Материкова частина Таврійської губернії продовжувала залишатися у сфері інтересів державної влади. У 1869 році почесний громадянин

м. Бердянська Хлудов та його підприємство «Хлудов і К^о» просили надати дозвіл кандидату Московського університету Фішеру на проведення досліджень відносно облаштування залізниці від м. Бердянська через м. Оріхів до м. Олександрівська. Бердянська повітова управа надала дозвіл на проведення таких досліджень [3, арк. 1-2]. Але ні полеміка, ні клопотання щодо появи залізниці не були почуті та реалізовані аж до 90-х років XIX століття.

Цікаві обставини відносно будівництва Бердянської залізниці помітив у 1895 р. К. Чаплієвський. Він зазначав, що залізниця не лише мала слугувати поштовхом у справах хлібного експорту через південні порти, але й сприяти приватним інтересам в економічному житті всього Приазов'я [366, с. 4]. Місто Бердянськ, не дивлячись на свій річний експорт через порт від 12 до 15 мільйонів пудів зернових продуктів, залишалося з ґрунтовими дорогами, що робили недоступним проїзд у негоду [366, с. 3]. Ці обставини ізоляваності Бердянського порту негативно впливали на розвиток провідної галузі Приазов'я – зернової.

Бердянська залізниця повинна була стати продовженням перетину Катерининської залізниці до станції Лозової і сприяти регулюванню руху вантажів до портів Чорного та Азовського морів. Це було обумовлено закриттям Севастопольського комерційного порту і будівництвом Феодосійського комерційного порту. Феодосійський порт не в змозі був прийняти той обсяг експорту зернової продукції півдня України, який було покладено на нього. Лозово-Севастопольська залізниця слугувала єдиним шляхом доступу до Феодосійського комерційного порту, але її завантаженість навіть у неврожайний рік, спричиняла такі явища як затримка зерна на станціях та його псування. Такі випадки змушували шукати інші, більш зручні шляхи збуту зерна.

Фірми, що займалися експортом зерна, прагнули доставити товар швидко і запобігти його псуванню. Затримки на залізничних станціях і в портах порушували умови експортних угод, робили хлібну торгівлю

ризиковою. Саме тому торговці скорочували й навіть тимчасово припиняли закупівлю зерна у місцевих виробників. В результаті знижувались ціни на головний продукт експорту краю, від чого страждали передусім селяни.

Щоб урегулювати рух зерна в напрямку південних портів Чорного та Азовського морів, необхідно було мати новий рейковий шлях, який би зменшив витрати та міг би доставити вантажі в новий порт (малося на увазі Феодосійський). Задовольнити такі потреби можливо було, з'єднавши Бердянський порт через станцію Чаплине чи Просяну Катерининської залізниці зі станцією Лозовою. Однією з переваг нової залізниці була близькість Бердянського порту до станції Лозова, відстань до якої становила 250 верст, в той час як до м. Севастополя – 570 верств, до м. Феодосії – 519 верст, а до м. Таганрогу – 330 верст [366, с. 9].

Враховуючи центральне положення Бердянського порту на березі Азовського моря, його сполучення з мережею залізниць, порт мав стати головним транзитним пунктом для всіх вантажів, які направлятимуть на зовнішній та внутрішній ринок імперії.

У своїй записці К. Чаплієвський зазначав наступні переваги Бердянської залізниці:

1. у загальній мережі південних залізничниць Бердянська залізниця буде сприяти урегулюванню руху хлібних вантажів до південних портів, зменшить затримки зерна на станціях і в портах;
2. бердянська залізниця скорочуватиме лінію пробігу вивезених вантажів, що сприятиме підвищенню закупівельної ціни на хліб в місцевостях наближених до залізниці;
3. залізнична колія пролягатиме місцевістю, багатою на різноманітні природні копалини, що дасть змогу займатися перевезенням не лише зерна;
4. бердянська залізниця сама по собі досить вигідне комерційне підприємство;

5. бердянська залізниця розвиватиме і зміцнить добробут населення [366, с. 21-22].

У 1895 році Міністерство фінансів і Міністерство шляхів сполучення надали дозвіл на спорудження восьми під'їзних шляхів до державних залізниць. В цьому списку було і будівництво 160 верст залізничної колії від станції Просяна Катерининської залізниці до міста Бердянська. Подання було схвалено і затверджено імператором 17 червня 1895 р.. Важливим чинником, що спонукав почати будівництво була перевантаженість Лозово-Севастопольської залізниці.

У 1896 році жителі містечка Великий Токмак клопотали перед правління Курсько-Харково-Севастопольської залізниці щодо проведення залізниці від ст. Михайлівка до їх містечка. Для пришвидшення прийняття відповідного рішення місцеві жителі погодилися безкоштовно здійснити відчуження своїх земель під будівництво залізниці [176, с. 808-809]. Залізниця й залізнична станція з'явилась у містечку Верхній Токмак у 1898 році. Безумовно, проходження залізничної колії та поява залізничної станції позитивно вплинули на розвиток містечка, яке стало пунктом збору зерна.

У 1898 р. будівництво залізниці Чаплине-Пологи-Бердянськ протяжністю 195 верст було здійснено акціонерним товариством «Скарбниця» [356, с. 299]. Вже 1 січня 1899 р. журнал «Кримський вісник» повідомив, що на станції Чаплине відбулася церемонія відкриття Бердянської залізниці. Згодом залізнична лінія була доведена до морського порту. У Бердянську будівельну дистанцію очолював інженер-архітектор Г. Панафутін. У «Звіті про стан та діяльність Бердянського торгового порту за 1909 рік» міститься інформація, що загальна протяжність рейкових шляхів до порту становила 1.245 саж. При цьому безпосередньо на території порту було прокладено близько 575 саж., а на міській території – 670 саж. У 1910 р. завдяки будівництву залізниці вантажообіг Бердянського порту склав 30.974.000 пудів зерна. Залізнична лінія до станції «Бердянськ-Порт»

використовувалася і для курсування «курортного потягу» до міської грязелікарні [125, с. 11].

Але в губернії ще залишалися міста, що чекали, коли їх територія буде з'єднана із залізницею. З будівництвом Південнобережної залізниці також пов'язано багато колізій. Ідея проведення дороги вздовж південного узбережжя Криму в 80-х роках XIX і на початку XX століть стала досить актуальною для місцевого населення. Громада, жваво обговорюючи інженерні задуми, була втягнута в боротьбу пристрастей і інтриг різних компаній забудовників. Насправді існувало багато проектів, які заслуговували на увагу, але їх просування залежало від низки обставин, в тому числі і трагічних. Проект Ф. Баталіна «Севастополь-Ялта» з одинадцятьма тунелями та насипом уздовж узбережжя, який повинен був розтягнутися на 85 верст, пішов у небуття зі смертю Олександра III. Проект інженера Гронського був забутий у зв'язку з його смертю в результаті катастрофи пароплава «Володимир». Проект Р. Фон-Гартмана «Бахчисарай-Ялта» не був профінансованим. Зрештою, у 1902 р., була призначена державна міжвідомча комісія для розв'язання питання про проведення залізниці. Комісія постановила, що залізниця повинна бути електричною, мати вузьку колію та обслуговувати по можливості все узбережжя [107, с. 30].

У 1903 році уряд, нарешті, субсидював дослідження з реалізації проекту на Південному березі Криму. Для проведення дослідницьких робіт був призначений інженер шляхів сполучення М. Гарін-Михайлівський. Інженер мав досвід у залізничному будівництві в Росії та був відомий як мандрівник та письменник. М. Гарін-Михайлівський, ґрунтовно дослідивши технічні можливості будівництва дороги на Південному узбережжі, продемонстрував громадськості основні варіанти її напрямків. Було запропоновано три варіанти. Перший із них – дорога Севастополь-Ялта-Алушта вздовж Південного узбережжя з перспективою її продовження далі до Феодосії. Другий варіант – дорога Сімферополь-Алушта-Ялта. І останній

– дорога Сюрень-Ялта, що мала пролягти через головний хребет кримських гір. Крім вказаних пропозицій існував ще варіант, запропонований Р. Фон-Гартманом – дорога Бахчисарай-Ялта. Останній вважали четвертим перспективним напрямком дороги. Інженер М. Гарін-Михайлівський наполягав на тому, що дорога повинна пройти найбільш зручною для будівництва місцевістю з урахуванням доцільності її економічного використання та найменшими витратами при будівництві [117, с. 1, 33]. Така позиція багатьом здавалася дивацтвом. У Криму М. Гарін-Михайлівський прожив понад рік, штаб експедиції розташовувався в селищі Кастрополь, розташованому на схід від Форосу. Для дітей співробітників своєї експедиції інженер відкрив дитячий садок і ясла. Вперше в Росії на дослідницьких роботах тут працювала жінка-інженер. Але і цей проект не був реалізований, можливо і тут завадила смерть самого інженера.

З'являлися все нові варіанти. Найбільш активно обговорювався проект дороги «Севастополь-Ялта-Алушта» з перспективою продовження її до Феодосії. Саме цей проект М. Гарін-Михайлівський вважав найкращим. Але й проекти доріг «Сімферополь-Алушта-Ялта», «Сюрень-Ялта» через головний хребет Кримських гір, новий варіант дороги «Бахчисарай-Ялта» з шестикілометровим тунелем і тупиковими гілками на Сімеїз і Алушту (проект С. Чаєва) також цікавили громадськість. Привабливим здавався варіант «електричного трамвая Штукенберга» з декількома тунелями та мостами. Головним натхненником проекту був власник «Фороса» Г. Ушков. «Чаєвці» і «ушковці» вели шалену боротьбу на шпальтах преси і навіть примудрилися випустити листівки з видами віртуальних тунелів, мостів і вокзалів. Нескінченні дебати йшли аж до 1915 року, коли нарешті було оголошено, що остаточно затверджено проект дороги «Севастополь-Алушта» акціонерного товариства «Ушкова». Громадськість та уряд мали надії, що початок війни 1914 р. не завадить будівництву. Передбачалось використовувати Південний берег як гігантський санаторій для поранених, і тому потреба в залізниці зростала. Та, на жаль, із самого початку будівництва

були викриті спекуляції і фінансові негаразди, а потім, із початком визвольних змагань та радянсько-українських війн виконання проекту припинилося.

У 1904 році при Міністерстві фінансів відбулося засідання особливої комісії під головуванням директора Департаменту залізничних справ Е. Циглера, де розглядалися пропозиції інженерів П. Березина, А. Іванова та Р. Ісаєва про спорудження залізниці Харло-Мелітополь-Царекостянтинівка та утворенням акціонерного товариства з гарантованим облігаційним капіталом. Приводом скликання комісії стало клопотання засновника товариства Скадовської залізниці про продовження цієї дороги [188, с. 20].

Місцеві громади, а також окремі підприємці, продовжували лобіювати свої інтереси в питанні обґрунтування необхідності проведення залізниці саме до їх населених пунктів. Так, Б. Бобович у 1913 р. уклав цілий нарис, який вийшов окремим накладом під назвою «Матеріали для складання економічної записки для проектування залізниці Карасубазар-Сімферополь». Автор нарису намагався показати економічний потенціал регіону, його природні ресурси. У роботі зазначалось, що місто Карасубазар знаходилося за 42 версти від залізничної станції Сімферополь і сполучалося з ним шосейною дорогою. За 70 верст від міста знаходилося м. Феодосія, за 60 верст – м. Судак і за 30 верст – с. Іскут. З цими населеними пунктами місто сполучалося державними та губернськими шосе. Основними видами виробництва було сільське господарство, а саме: садівництво, виноградарство, вирощування тютюну, мукомельна промисловість. На міській території знаходилися поклади каоліну та інших природних ресурсів, а також мінеральне джерело, яке мало лікувальні властивості. Саме в існуванні останнього автор вбачав можливість зацікавити державні органи влади, адже ця обставина могла перетворити місто на курорт. Були зроблені підрахунки щодо вивозу товарів з Карасубазара і сусідніх сіл. Підбиваючи підсумки, автор наголошував на необхідності прокладення залізничної лінії від м. Сімферополя до м. Карасубазар. Але ні представлені розрахунки, ні

проведена громадська робота не вплинули на посадовців, і колію так і не було збудовано [201, с. 2].

Громади продовжували наполегливо працювали над проблемою підведення залізничних колій до своїх населених пунктів і на початку ХХ ст. Ця робота давала певні результати. Обговорення питання, ініційованого ще у 1898 р. відносно будівництва залізничної колії до м. Євпаторії, було знову активно поновлено у 1913 р. Аргументи наводились вже традиційні – потреба в перевезенні туристів на лікування до курорту та розвиток торгівлі, яка б сприяла створенню в Євпаторії комерційного порту. Цього разу залізничну лінію Сарабуз-Євпаторія протяжністю в 54 версти побудували за 3.5 місяці та відкрили у 1915 році. Починаючи з 1894 року депутати міських земських зборів не раз обговорювали можливості будівництва трамвайної колії в самій Євпаторії, але здійснити будівництво вдалося лише в травні 1914 року. На прокладення 4.5 версти міської трамвайної колії в м. Євпаторії знадобилося 2 роки.

Таким чином, майже вся територія Таврійської губернії до 1914 року була вкрита рейковим шляхом, який знаходився у державній власності. Деякі території досить швидко отримали бажану залізницю, що сприяло розвитку торгівлі та місцевого виробництва. Інші довго і наполегливо виборювали можливість отримати залізничне сполучення.

За правління імператора Олександра II більша частина залізниць була побудована приватними організаціями. Попри певні недоліки в будівництві, саме залізничні «королі» сприяли розвитку територій, до яких вони прокладали рейковий шлях. Підприємці та банкіри, які брали участь у концесіях на будівництво залізниць, часто були меценатами та крім переслідуваної матеріальної вигоди від будівництва, споруджували школи, лікарні, церкви та притулки, театри, займалися освітою робітників. Всі ці заходи, безперечно, сприяли розвитку культури регіону.

Залізничний транспорт не мав на суші конкурентів з огляду на швидкість доставки і вантажопідйомних можливостей. Розвиток мережі

залізниць дозволив подолати залежність розміщення промислових об'єктів від природних водних шляхів, що стало значним стимулом розвитку економіки. Поява залізниці сприяла розвитку Таврійської губернії в соціально-економічному та культурно-туристичному напрямках.

3.2. Кадрова політика залізничної галузі в регіоні

Високі темпи залізничного будівництва потребували значної кількості робочих рук. Основним джерелом робітників для спорудження залізниць було сільське населення, яке активно залучали в усі галузі господарства держави після 1861 р. Будівництво залізниць, розпочате у другій половині XIX ст., поглинуло близько 600 тис. осіб, які раніше в переважній більшості були задіяні у сільському господарстві. На окремих ділянках Лозово-Севастопольської залізниці було зайнято до 5 тис. робітників із селян. Їх наймали підрядчики за контрактом строком на один рік, враховуючи сезонність сільськогосподарських робіт [203, с. 18]. Перевагу надавали робітникам, вихідцям із навколишніх місцевостей, оскільки вони були менш вимогливими до умов праці і розміру заробітної платні.

Стрімке залізничне будівництво потребувало і кваліфікованої робочої сили. Це створювало певні труднощі, адже лише третина залучених робітників, яка працювала в залізничних майстернях та депо, мала необхідну кваліфікацію. Основні будівельні операції здійснювалися вручну. Виник певний дисбаланс у залізничних спеціальностях. Тому гострою стала потреба у відкритті навчальних закладів, які готували б висококваліфіковані кадри для роботи на залізницях.

28 липня 1864 р. був заснований Інститут інженерів шляхів сполучення у Петербурзі, який готував інженерів-спеціалістів залізничного транспорту. Випускники інституту отримували вищу технічну освіту. До вступу допускалися, переважно, діти дворян.

Відкриття вищого навчального закладу не могло повною мірою задовольнити попит господарства на освічених фахівців. У 1869 р. під керівництвом головного інспектора залізниць Дельвіга була створена комісія для розгляду питання про підвищення технічного і професійного рівня залізничників. Комісія розробила ряд пропозицій, зокрема, щодо набору і підготовки кваліфікованих техніків і машиністів з числа досвідчених фабрично-заводських робітників, обізнаних із технікою.

Попри певні фінансові труднощі, у 70-х рр. ХІХ ст. в Російській імперії починають відкриватися технічні залізничні училища, які частково задовольнили потреби залізниць у кваліфікованих робітниках. Вони готували переважно машиністів потягів, їх помічників та шляхових майстрів. У 1871 р. було затверджено статут таких навчальних закладів.

У 1870 р. всі залізничні товариства почали відраховувати щорічно з валового доходу по 15 руб. з версти експлуатованого залізничного шляху на розвиток залізничних училищ. Згодом цю умову було включено до статутів залізничних товариств при їх затвердженні. З 1871 р. такі відрахування стали здійснювати й державні залізниці [203, с. 19].

Залізничні училища готували спеціальний контингент службовців, а також влаштовували курси для підвищення кваліфікації робітників, що вже працювали на залізниці. Зважаючи на ускладнення залізничного фаху, до величезного штату службовців висували все вищі вимоги. При вищих технічних школах стали відкривати кафедри залізничної справи, як з її будівельної, так і з механічної частини. Відкривалися курси з навчання експлуатації залізниць. У викладанні перевагу надавали технічним дисциплінам, математиці та природознавству. Відносно підготовки менеджерського складу управління залізниці ситуація була більш складною. Службовцям залізниць не вистачало знань з економіки, юриспруденції та комерційної справи, будівництва та експлуатації залізниць. Відчувалась гостра необхідність у викладанні таких дисциплін як економіка, географія, історія, статистика, тарифна справи, залізничне права тощо.

У 1870-х рр., першими в Україні, почали працювати Харківське, Київське, Одеське технічні училища. У 1873 р. на ст. Ольвіопіль Херсонської губернії було відкрито училище для підготовки майстрів залізничного шляху, випускники якого після трирічного теоретичного курсу повинні були два роки пропрацювати на залізниці і лише після цього отримували свідоцтво про освіту [203, с. 20].

Поступово кількість залізничних училищ зростала, на 1876 р. вона досягла тринадцяти. У 1878 р. був скликаний з'їзд представників технічних залізничних училищ, на підставі матеріалів якого були введені у 1879 р. загальні для всіх залізничних училищ навчальний план з розподілом навчального часу і програма викладання. Відтоді Міністерство шляхів сполучення відстежувало діяльність училищ, контролюючи державні кошти, які виділялися на цю справу.

Період 1878–1881 рр. можна вважати черговим етапом у процесі відкриття нових училищ. Число їх перевершило тридцять. Згодом, на жаль, деякі з них були закриті через брак коштів. 7 квітня 1886 р. було затверджено положення про технічні залізничні училища. На підставі цього нормативного акту у відомство Міністерства шляхів сполучення перейшли шістнадцять з наявних у той час технічних залізничних училищ. У 1888 і 1889 рр. Міністерству шляхів сполучення були передані ще сім училищ, а в 1892 р. ще два .

З 1880-х рр. Державною Радою був затверджений проект «Положення про технічні залізничні училища», згідно з яким до технічних залізничних училищ приймали лише громадян імперії віком від 14 до 17 років. Обов'язковою умовою для зарахування до навчального закладу було закінчення міського училища або гімназії. Вступники складали іспити з математики та російської мови. Після закінчення трирічного курсу навчання учні технічного залізничного училища отримували свідоцтва і направлялися на дворічну практику, під час якої здобували відповідну спеціалізацію.

Починаючи з 1894 року технічні залізничні училища зараховували на навчання переважно дітей залізничних службовців. Приймалися діти віком від 14 до 18 років, які закінчили курс навчання у двокласних сільських, повітових або міських училищах Міністерства народної освіти, або у двокласних церковнопарафіяльних школах, або ті, які пройшли відповідні випробування. Навчальний курс тривав три роки, після якого передбачалася обов'язкова дворічна практика на залізниці. Серед предметів, які викладали, були закон Божий, основи математики з основами практичного рахівництва і землемірства, загальні поняття з фізики, практичні відомості з телеграфії, короткий курс загальної механіки і прикладна механіка (описова), короткий курс обробки дерева та металів, початкові практичні відомості з будівельної справи, практика залізничної справи, креслення (початкове й спеціальне від руки та за допомогою інструментів), чистописання, ремесла (слюсарське, ковальське і столярне), гімнастика і співи [128, с. 10].

Підручники, які використовувалися під час навчання спеціальних предметів, затверджувалися Міністерством в результаті проведеного конкурсного відбору і видавалися державним коштом. Таким чином було надруковано навчальні посібники з механіки, будівельного мистецтва, залізничної справи, столярного і слюсарно-ковальського ремесла та телеграфії. При училищах відкривалися навчальні майстерні для практичних занять. Викладачами призначали інженерів-практиків або осіб, які отримали вищу технічну або математичну освіту.

У кожному училищі створювали педагогічне зібрання, яке складалось з начальника і господарського комітету під головуванням опікуна. Всі технічні залізничні училища розподілялися між двома округами – Північно-Східним і Південно-Західним. Кожен округ перебував під наглядом особливого окружного інспектора, а загальне керівництво всіма училищами здійснювалося навчальним відділом Міністерства шляхів сполучення. При навчальному відділі створювався вчений комітет для обговорення питань, що стосувалися технічних училищ відомства шляхів сполучення.

Штат технічного залізничного училища було затверджено 28 березня 1884 р. Згідно з цього штату утримання одного училища обходилося в 13.220 руб. на рік. Із загального числа 7.747 чол., які закінчили курс технічних залізничних училищ до 1898 року, на службі при залізницях до 1 січня цього ж року перебувало 4.671 чол. Випускники училищ обіймали посади паровозних машиністів – 1.190 чол., помічників машиністів – 851 чол. та дорожніх майстрів – 307 чол. [374, с. 119.]. При деяких училищах існували підготовчі класи, виключно для дітей та родичів залізничних службовців.

Загальноосвітніх шкіл при станціях залізниць значилося у 1897 р. – 177, у них навчався 19.321 учень. На їх утримання, крім плати за навчання батьків учнів, внесків залізничних службовців і приватних пожертвувань, витрачалися кошти залізниць сумою близько 285.000 руб. Переважна частина цих шкіл знаходилася у підпорядкуванні Міністерства народної освіти. Навчальні заклади влаштовувалися за зразком двокласних та однокласних сільських училищ. Серед них було і кілька міських училищ. Решта загальноосвітніх залізничних шкіл підпорядковувалися відомству Святішого Синоду і були двокласними і однокласними церковнопарафіяльними школами [374, с. 119].

Станом на 1896 рік в межах Російської імперії існувало 31 технічне залізничне училище з учнівським контингентом 2.576 осіб [374, с. 119].

У 1896 р. було відкрито залізничне училище в Севастополі, випускники якого отримували спеціальність залізничних техніків-будівельників. Подібне училище існувало і в Миколаєві. Севастопольським училищем стало колишнє училище Варшаво-Тераспільської залізниці, яке було переведене до Севастополя у приміщення колишнього управління Лозово-Севастопольської залізниці, що звільнилося внаслідок переходу цього управління до Харкова.

З метою покращення житлових умов викладачів, які мешкали поза місцем перебування технічних залізничних училищ, а також їхніх дітей, які перебували на навчанні, за ініціативою і підтримки Міністерства шляхів сполучення відкривали гуртожитки. В цих гуртожитках за невелику плату

учні проживали та харчувалися. Такі учнівські гуртожитки були відкриті при деяких залізничних училищах на підставі найвищого дозволу введеного в 1895 р. Для студентів, які мали скрутне становище створювалися товариства допомоги студентам.

Аби підняти рівень професійних навичок працівників залізниць, для службовців середніх і нижчих посад передбачалася система обов'язкових випробувань. Для цього окремим розпорядженням міністра від 11 березня 1878 р. були введені так звані інструкційні обов'язкові заняття. На станціях, де була зосереджена велика кількість службовців, заняття проводилися раз або двічі на тиждень, а на малих станціях – по мірі можливості. При проведенні занять службовці розподілялися на групи згідно з їхньою спеціалізацією. Серед питань, на які звертали увагу, були нормативно-інструктивна частина (положення, інструкції, регламенти, правила, що існували для відповідної категорії службовців), правила руху, структура казенного залізничного управління тощо. Для станційних службовців передбачали викладання тарифних правил, митного законодавства, контрольної та рахункової справи, залізничної географії. До викладання залучалися службовці, які здійснювали це на добровільних засадах та начальники відповідних структурних підрозділів залізниць (начальники станцій, майстерень, контролери руху та ін.).

У 1896 році вперше проводилися кваліфікаційні випробування практикантів технічних залізничних училищ, які мали отримати атестати про закінчення повного курсу навчання. Атестати видавали особливі комісії під головуванням начальника місцевої залізниці. До складу комісії входили представники спеціальних залізничних служб та викладачі училища. Встановлення таких випробувань мало на меті ознайомлення представників залізничних служб із результатами діяльності училищ, внесення при необхідності відповідних коректив до навчальних програм та планів. На основі цих випробувань Навчальний комітет Міністерства шляхів сполучення вдосконалив чинні програми і частково розіслав училищам для обговорення.

Соціальне походження студентів було неоднорідним. За підрахунками Є. Степановича найбільше число студентів склали вихідці з дворян (у 1898 році - це 47.7% від усієї кількості студентів, у 1913 році – 36.2%). Вихідці з міщан становили у 1898 році – 34.6%, а в 1913 – 27%. Незначною категорією були студенти з козацьких сімей, відповідно – 1.2 % і 2.8% [203, с. 23].

Загалом за 1896 рік технічні залізничні училища закінчило 559 осіб, а з моменту відкриття навчальних закладів такого типу – 6.781 чоловік. З них працювало на залізницях 3.995 осіб. Згідно зі служб випускників розподіляли: тяги та рухомого складу – 2.589 осіб; шляхів і будівель – 923 осіб; руху і телеграфу – 185 осіб; канцелярської та бухгалтерської справи – 298 осіб. Найбільшу кількість склали машиністи – 987 осіб, помічники машиністів – 921 особа та і дорожні майстри – 260 осіб [172, с. 693].

Таким чином, у період з 1870 до 1896 рр. на українських територіях було відкрито 9 технічних залізничних училищ, тоді як в межах імперії їх налічувалося 33. Кількість учнів постійно збільшувалася. Якщо у 1888 р. в усіх училищах українських губерній навчалось 1.443 учні, то вже на 1898 р. – 2.825 учнів [203, с. 21].

Щодо чисельності та складу робітників залізниць на 1896 р. відомо, що для роботи на залізниці було залучено 175.246 робітників, з них 162.784 чоловіків і 12.462 жінок, що склало 5.4% робітників від загальної кількості робочих імперії, які працювали у всіх галузях. На 1000 осіб чоловічої статі припадало 74 жінки [191]. Жінок дозволено було допускати до так званих «служб оборони», що відкривалися на всіх казенних дорогах з 1 січня 1901 р., але за умови, що число осіб жіночої статі не перевищувало 30% загального числа службовців залізниці [189, с. 205].

За віком працівників розподіляли на 8 категорій. Вік коливався від 12 років і молодших і до 60 років і більше. Найбільш представницькими віковими категоріями були особи від 20 до 39 років (69.9% з них склали чоловіки та 72.4 % – жінки) та особи від 40 до 59 років (22.7 % та 23.2% відповідно) [191]. У залізничній галузі Таврійської губернії переважна

більшість працівників залізниць за національністю були росіянами (81%), українці склали 13.2% (Додаток Б).

Усі робітники-залізничники поділялися на чотири служби: служба тяги та рухомого складу, служба ремонту шляхів та споруд, служба руху і телеграфу та служба управління дорогами.

Перевагою професії залізничників було те, що вони отримували заробітну платню в грошовому вираженні, а не в натуральному. На межі XIX–XX ст. залізничники почали отримувати робітниче забезпечення, переважно така практика існувала на приватних залізницях. Ще однією перевагою було те, що залізничники отримували службове житло, пріоритет при цьому надавали особам, що заміщували вакансії обслуговуючого персоналу залізниці, одруженим та місцевим жителям. Позитивним було й те, що залізничників забезпечували спеціальним одягом, який був сезонного характеру: літній і зимовий та поділявся на робочу та парадну форми. Робітники отримували форму безкоштовно, а управлінці нижчої ланки змушені були її купувати. Робота на залізниці передбачала кар'єрне зростання. Здебільшого керівні посади займали дворяни, а низькі посади могли займати вихідці з селян та робітників.

Кожна залізниця поділялась на ділянки довжиною від 180 до 500 верст, в центрі яких розміщувалися головні майстерні та депо, а на околицях будувалися паровозні депо, де працювали декілька сотень робітників. Крім того, поруч із дорогою розміщували дрібні ремонтні майстерні зі штатом від 3 до 100 робітників.

Кадрове забезпечення залізниць було вагомим питанням, яке треба було вирішувати негайно. Досить часто на нижчі посади, які передбачали низькокваліфікаційні роботи, наймалися робітники з близько розміщених до станцій населених пунктів. Так, олексіївський селянин Ігнат Преступницький зайняв місце будочника Миколи Шашкова на незаконних підставах. Він, поклавши на рейки копицю сіна, спровокував аварію на залізниці, внаслідок якої Шашкова було звільнено, а на його місце призначено винуватця. Згодом,

в ході розслідування, було виявлено, що Преступницький не лише організував аварійну ситуацію, а й крав шпали і продавав їх місцевим селянам [46, арк. 14-16]. Загалом, місцеве населення було зацікавлене в стабільній і відносно високій заробітній платні, яку можна було отримати, працюючи на залізниці, тож і йшло заради цього навіть на протизаконні вчинки.

Збільшення чи зменшення робітничих кадрів на залізниці залежало від низки факторів. До 1893 року залізниці як недешевий засіб пересування, переважно перебували у приватних руках. Про це зазначає А. Мальгін, «як один зі знакових етапів у розвитку масового транспорту залізниця до 90-х років XIX ст. була обмежена для масового користування, оскільки її керівництво самостійно встановлювало високі тарифи на перевезення пасажирів та вантажів» [324, с. 81].

Не лише високі тарифи стримували людей від подорожей залізницею, але й страх ставав причиною відмови використовувати залізничний транспорт. Як згадує німецький консул Корнеліус Янцен: «він був вражений вперше в житті побаченим ним потягом, і почав переконувати дружину та її сестру продовжити поїздку саме цим дивом науково-технічного прогресу, а не гужовим транспортом. Однак жінки були перелякані виглядом потягу і не ризикнули скористатися ним, віддавши перевагу традиційним засобам пересування. Тож замість кількох годин вони добиралися до місця призначення ще кілька діб» [317, с. 41].

Лозово-Севастопольська залізниця належала до тих ліній, чий чистий прибуток з використання до 1894 року був недостатній для покриття обов'язкових виплат і вимагав кожного року додаткових дотацій із державної скарбниці по дарованій урядом гарантії прибутку і покриття по капіталу для акціонерного товариства Лозово-Севастопольської залізниці. Загальна сума цих приплат на 1 січня 1894 року становила 78.216.060 руб. кредиту [334, с. 1]. За цих умов акціонерне товариство залізниці мало особливу зацікавленість щодо результатів експлуатації і в більш економному веденні

господарчої діяльності залізниці. Всю різницю між прибутком та обов'язковим кредитним платежем повинна була сплачувати державна скарбниця. Тому доцільним було передати залізницю в державне керівництво. Існував і прецедент у розв'язання такого питання, так в державне правління вже було передано залізничну лінію Санкт-Петербург-Москва-Курськ-Лозова. Зі свого боку, це б остаточно об'єднало весь шлях від Санкт-Петербургу до Чорного моря під імперським керівництвом. Після консультацій Міністерство фінансів видало постанову, згідно з якої 1 листопада 1894 року була проведена процедура викупу Лозово-Севастопольської залізниці зі всім майном державою і розформовано акціонерне товариство Лозово-Севастопольської залізниці. У 1894 році було введено новий тариф, який зменшив плату за проїзд залізницею із врахуванням віддаленості проїзду.

Держава продовжувала створювати єдину залізничну мережу під загальним керівництвом шляхом об'єднання доріг. У 1896 році відбулося об'єднання залізниць Курсько-Харківської та Лозово-Севастопольської у Курсько-Харково-Севастопольську. Введення нового тарифу суттєво здешевило залізничний проїзд до Криму і сприяло розвитку кримських курортів [324, с. 81]. З 1 січня 1907 року на підставі відповідної постанови уряду Курсько-Харково-Севастопольська та Харково-Миколаївська залізниці були об'єднані в одну мережу під загальною назвою Південних залізниць.

Як зазначив К. Воблий, ситуація на залізниці перед початком Першої світової війни була досить неоднозначною. Її пропускна і паровозна здатність не відповідала потребам сільського господарства і промисловості, не вистачало вагонів для перевезення продукції. Підприємці пропонували надати свої послуги для розв'язання проблеми, але Міністерство не давало згоди, тому що в цьому випадку потрібно було б знизити тарифи. Державного замовлення на виготовлення нових вагонів також не було, а замовляти закордонні вироби вважалося непатріотично. Тож, внаслідок

зазначених причин, сільськогосподарський товар продовжував затримуватись і псуватись на залізничних станціях [102, арк. 1-4].

Лозово-Севастопольська залізниця вважалася достатньо вартісною для пасажирів відносно інших залізниць. Дохідність дороги від перевезення пасажирів частково пов'язана з кліматичними умовами південного узбережжя (їхали відпочивальники). Значною групою пасажирів у 90-х роках ХІХ ст. стали робітники. Їхня кількість з 1882 р. по 1891 р. збільшилася з 11.000 до 48.000 осіб. Це було пов'язано зі зміною економічної кон'юнктури сільськогосподарського регіону [159, с. 16].

Погоджуємось із думкою В. Константиної, що розбудова залізниць слугувала потужним чинником урбанізації регіону в цілому, а не лише економічному розвитку безпосередньо міст. Такі населені пункти не сільськогосподарського спрямування, як залізничні станції, перетворювались на центри економічного життя округи, оскільки до них спрямовувався товаропотік. Саме прокладання залізниці через той чи інший повіт слугувало формуванню важливого каналу зв'язку його населення з навколишнім світом, передусім із містами, що у свою чергу слугувало поширенню міського образу життя [301, с. 259-260].

Таким чином, від сприйняття населенням залізниці, безпеки та комфортності пересування по ній, тарифної політики та економічного значення проходження рейкового шляху по певній території залежала кадрова політика залізниці. Для її успішної реалізації на початку ХХ століття створювали різного рівня навчальні заклади, які виконували функцію підготовки та перепідготовки робітничих і управлінських кадрів для залізниць. На території Таврійської губернії діяв Севастопольський залізничний технікум, який забезпечував залізниці кваліфікованими кадрами.

Висновки до третього розділу:

Внаслідок опрацювання фактичних та статистичних даних, використаних у 3 розділі, нами.

З'ясовано, що розвиток залізничного будівництва в Таврійській губернії припадає на другу половину XIX століття. Перші спроби реалізувати будівництво залізниці здійснювали й раніше.

Виокремлено три хвилі залізничного будівництва. Перша хвиля припадає на 60–70 ті рр. XIX століття і починається з обговорення проектів та реалізації масштабного проекту будівництва Лозово-Севастопольської залізниці. Друга хвиля будівництва припадає на кінець 90-х років XIX століття. В цей період залізниця з'явилася в містах Феодосії, Бердянську, Керчі, що сприяло розвитку цих міст-портів. Міста тривалий час виборювали право на проведення залізниці до них. Третя хвиля будівництва припадає на переддень Першої світової війни. Залізниця з'явилась в м. Євпаторії, і в такий спосіб майже вся територія губернії була вкрита залізничною мережею.

Встановлено особливості будівництва залізниці в степовій і гірській місцевостях та її вплив на розвиток губернії. Будівництво в гірській місцевості було складнішим, потребувало кваліфікованих кадрів та більших фінансових затрат, в степовій частині будівництво проходило швидшими темпами і не потребувало такої складної інфраструктури, як тунелі, які були необхідні в гірській частині.

Виокремлено особливості кадрової політики держави в забезпеченні функціонування залізничної мережі в губернії, які полягали у відкритті технічних навчальних закладів регіонального значення, у підборі кадрів надавалися переваги місцевим жителям та одруженим особам, жінки також були залучені до роботи залізниці.

РОЗДІЛ 4. ІНФРАСТРУКТУРА ШЛЯХІВ СПОЛУЧЕННЯ ТАВРІЙСЬКОЇ ГУБЕРНІЇ

4.1. Технічні дорожні засоби та споруди

Обов'язковою частиною розвитку і функціонування сухопутних шляхів сполучення є добре розвинута транспортна інфраструктура. Основними ознаками високих показників роботи транспортної інфраструктури є пропускна здатність транспортних мереж, наявність достатньої кількості зовнішніх комунікацій, що пов'язують регіон із прилеглими територіями, надійність елементів інфраструктури, які забезпечують всесезонність роботи транспортних комунікацій, а також наявність резервів пропускної здатності для подолання пікових навантажень.

Дорожні споруди є конструктивними елементами дороги. Вони поділяються на штучні споруди (мости, шляхопроводи, естакади, труби, тунелі), захисні (снігозахисні лісонасадження, постійні снігозахисні огорожі, пристрої для захисту доріг від снігової лавини та обвалів), елементи облаштування доріг (зупинні і майданчики для пасажирів, місця для відпочинку, фонтани, колодязі тощо). Переважна більшість технічних споруд планується і будується під час будівництва доріг та залізниці.

Найбільш розповсюдженими штучними технічними спорудами були тунелі та мости. Поява тунелів у гірській місцевості Криму пов'язана з прокладанням залізничної лінії Лозова-Севастополь. Для прокладання шляху в гірських районах Криму на ділянці від Мекензієвих гір було побудовано 6 тунелів: Сухарний (331 метр), Графський (найкоротший – 125 метрів), Білий (437 метрів), Циганський (найдовший – 507 метрів), Троїцький (294 метрів) і Міський (228 метрів). Останні два тунелі знаходилися в межах міста Севастополь. Прокладання цих тунелів було досить непростим завданням.

Разом із тунелями будували й мости, які скорочували шлях між балками, урвищами, річками, що протікали в гірській місцевості [116, с. 133].

У 1867 році Сімферопольська земська управа прийняла дороги та дорожні споруди до свого відомства. При огляді новопридбаних споруд було виявлено, що на 7 версті від м. Сімферополя на с. Сарабузи по об'їзній дорозі через маєток Бурачка знаходиться частина мосту. Ця дорога не була поштовою, тому її ремонт, а також ремонт мосту коштом повітового земського збору був фінансово неможливим. Члени управи вирішили за необхідне облаштувати на Сарабузькій поштовій дорозі через р. Салгир капітальний міст, через те, що переїзд убрид часто був небезпечним. Управа прагнула здійснити це будівництво коштом губернської земської повинності [148, с. 68].

З іншою проблемою зіткнулося в 1868 році Бердянське земство. Воно турбувалось про охорону мостів, які були на утриманні земства. Проблема полягала в тому, що частими були випадки крадіжок залізних болтів та гайок, якими кріпилися деталі мостів. Як рішення, земцями було запропоновано влаштувати поблизу мостів заїжджі двори, що розширювало транспортну інфраструктуру повіту та, водночас, давало можливість перекласти охоронні функції на господарів закладів. Серед земських діячів тривали дискусії щодо будівництва та утримання заїжджих дворів. Розв'язати цю проблему допоміг селянин Московцов, який звернувся до земства з пропозицією побудувати за власний кошт із дотриманням усіх умов двох заїжджих дворів у селі Дмитрівка і колонії Софіївка. Селянин зобов'язувався охороняти чотири земські мости (Софіївський, Дмитрівський, Юр'ївський і Новопавлівський) та здійснювати їх дрібний ремонт. Земство підтримало пропозицію Московцова і сплатило йому за кожен двір по 300 руб. одноразової грошової допомоги [171, с. 628].

Перший віадук (міст на високих опорах через яр або ущелину) було прокладено через Камишловську балку у 1874 році разом із будівництвом залізничної лінії Лозова-Севастополь. Міст мав довжину 115 сажнів і висоту

близько 15 сажнів. Побудований по системі інженера А. Струве, міст втілював новітні технології того часу. Віадук мав вісім прольотів, спирався на дві берегові кам'яні опори та сім металевих проміжних. Але найближчим часом було викрито його конструкторські вади. У 1880 році з'явилися перші тріщини на південній опорі, а в 1892 році – на північній. Міст відремонтували, але його коливання продовжувалося. Це було пов'язано з тим, що при проектуванні не врахували реального потоку транспорту через міст. У 1902 році міст інспектувала урядова комісія на чолі з міністром шляхів сполучення князем М. Хілковим. Комісія дійшла висновку, що міст знаходився в аварійному стані та повинен бути перебудованим. У 1910 році було розпочато будівництво нового мосту, паралельно наявному на відстані 5.3 м північніше від старого. Згідно з проекту міст мав п'ять прольотів і опори на залізобетонних палях. При забитті паль в інженерів-залізничників виникли серйозні проблеми. З одного боку, вони не досягали проектних показників глибини та нахилів, з іншого – сам процес роботи викликав сильні зсуви ґрунту і дивгіння старого мосту, що робило пересування по ньому небезпечним. При чому, припиняти рух потягів було неможливо, адже тоді м. Севастополь буде ізольованим від системи шляхів залізничного сполучення країни. Для вирішення складного питання до спеціальної комісії запросили видатного інженера, вченого в галузі мостобудування професора М. Белелюбського. Під його керівництвом наприкінці 1913 року новий міст і було відкрито для залізничного руху.

Поруч з Камишловською балкою знаходилась Графська балка, де був збудований подібний міст. З часом одна з його фракцій почала зсовуватися до краю урвища. В ході проведених геологічних досліджень виявилось, що ґрунтові води підмивали міст, і від цього він почав рухатись. Ставши небезпечним для руху потягів, залізничний шлях повинен був змінити свій напрямок. Міст перестали використовувати й замінили його високим насипом із кам'яною трубою для водовідведення.

Стихійні лиха часто наносили непоправну шкоду, а то й навіть руйнації дорожньої інфраструктури. Так у 1878 році тимчасовий міст через річку Берда на поштовому тракці між містами Бердянськом та Маріуполем під час повені був знесений. Стихія майже знищила всю конструкцію Новоспасівського мосту. Така ж ситуація сталася 17 січня 1878 року з тимчасовим мостом у м. Великому Токмаку. Велико-Токмацьке поштове відділення не мало можливості відправляти пошту на ділянці між населеними пунктами Гольбштатом і Оріховим. Місцевою владою були вжиті заходи для відновлення сполучення [34, арк. 1].

Частими були випадки, коли мости залишались недобудованими. Так у 1879 році Бердянський поштмейстер повідомив, що будівництво Куцобердянського мосту не закінчено, і їздити ним неможливо. Земська управа вжила заходи та міст було добудовано, що дозволило відновити поштове сполучення та безпечний проїзд [45, арк. 4, 8]. Подібна ситуація сталася із візником Івановим, який віз однокінну пошту із Бурундука в Ельбузлу під час негоди. На 11 версті від станції навпроти села Кішлав, де не було міцного мосту, візник перекинувся в урвище і від сильного забиття не міг встати, кореспонденція промокла. Губернська управа відреагувала швидко, зазначивши що там зовсім не існувало мосту, тож було розпочато будівництво нового [45, арк. 1]. На поштовому тракці між станціями Мелітополь і Ейгенфельд міст через річку Тащенак був непридатний до використання. Губернська земська управа призначила торги на виконання робіт з ремонту мосту, внаслідок капітальної перебудови мосту було здійснено підрядником – сімферопольським купцем Іоффе [52, арк. 3].

У межах 1881–1884 рр. ремонтували декілька мостів. На шосе між містами Севастополем і Сімферополем на мосту через річку Альму, було нарощено нові палі. Міст під м. Сімферополем повністю згнив і вирішено було побудувати міст із кам'яними стінами й рейковими балками. Будівництвом керував інженер Єсаулов. Міст через річку Качу, пропонувалось поставити на кам'яну основу. Міст на 10-й версті від станції

Айданіль до Біюк-Ламбату, був роздавлений рухом гір, тому було прийнято рішення замінити його на тимчасовий [82, арк. 112-113].

У 1889 році було прийнято кошторис на будівництво замість 7 згнилих переїзних мостів від ст. Таушань Базар до м. Сімферополь на суму 349 руб. 50 коп. та ремонт Кутузовської, Дерменської та Масандрівської казарм на суму 1.242 руб. 53 коп. Хоча ремонту потребувало 14 мостів, через нестачу коштів було здійснено ремонт лише 7 [89, арк. 1-2].

У ХІХ ст. для будівництва великих мостів застосовували дерев'яні прогонові споруди з ґратчастими фермами. Хоча технології будівництва мостів вдосконалювалися, дерев'яні та кам'яні мости не втратили свого значення. Після затвердження технічних умов і норм проектування, залізобетонні конструкції почали активно застосовувати разом зі сталевими й дерев'яними. У 1892–1893 рр. були побудовані перші залізобетонні конструкції на залізницях.

Мости були складовою частиною транспортної інфраструктури в Таврійській губернії. Більшість із них була на утримуванні земства і лише залізничні мости, а також ті, які мали стратегічне значення, обслуговувалися Міністерством шляхів сполучення. Відсутність чи технічні несправності мостів становили собою перешкоди для руху транспорту та залишали території без засобів комунікації.

Як зазначає В. Константінова: важливим аспектом розвитку сухопутних шляхів у регіоні було улаштування та утримання мостів і переправ, які сприяли покращенню регіонального та міжміського сполучення і пожвавленню економічної діяльності місцевостей, розташованих уздовж річок. Між іншим, саме спорудження та утримання мостів і переправ, так само як і облаштування шляхів, було однією зі сфер взаємин сільського населення і городян [301, с. 265].

Звичним атрибутом шосейних шляхів стали лісопосадки. У 1870 році працівники правління десятої дільниці шляхів сполучення зазначали, що висадка дерев є корисною справою, але не для всіх місцевостей.

Наголошували, що по краях урвищ, на відстані в 8 ½ сажнів від магістральної лінії, потрібно було висаджувати дерева. Насадження в цьому випадку захищали дорожнє покриття від спеки. Але правлінням було визнано це недоцільним, оскільки взимку сніг збирався понад посадками та для розчищення дороги потрібно було виділяти додаткові кошти [77, арк. 16].

Бердянська земська управа визнавала корисність і необхідність висадження посадок уздовж сільських доріг. Земські діячі намагалися мотивувати місцевих селян, аби вони добровільно насаджували дерева, бачили в цьому користь для себе й не використовували при цьому земські кошти [176, с. 628].

Помітне місце в дорожній інфраструктурі відводилося дорожнім знакам. Найчастіше в дорожній інфраструктурі для означення відстані та дороги використовували верстові стовпи, які ставилися обабіч дороги на відстані версти один від одного і визначали відтань між певними пунктами. Так з'явилося поняття «верстовий шлях».

Вперше дорожній знак із зображенням символу «Попереду крутий спуск» стали використовувати у середині XIX століття на гірських дорогах у Швейцарії та Австрії. Знак малювали на скелях і на ньому зображували колесо або гальмівний чобіт, який використовувався на каретах. Пізніше вирішили, що знак, який попереджав про небезпечний спуск, зручніше малювати на щиті із написом «Місце гальмування». На конгресі Ліги спілок туризму, що відбувся в кінці XIX століття в Лондоні, було вироблено перші загальні вимоги до знаків. На наступному конгресі (1900 р., Париж) було вирішено, що на знаках зображуватимуть виключно символи. Перший знак тепер позначався нахиленою червоною стрілкою на сірому фанерному фоні. Якщо червона стрілка була спрямована вертикально вниз, то це було попередженням, що попереду йшла небезпечна ділянка, яку треба проїжджати обережно.

Потреба у знаках збільшилася у зв'язку з появою автомобілів. Перші дорожні знаки з'явилися на вулицях Парижа в 1903 р. На чорному або

синьому тлі квадратних вивісок білою фарбою були намальовані символи – «Крутий спуск», «Небезпечний поворот», «Нерівна дорога». Стрімкий розвиток автомобільного транспорту ставив перед кожною країною одні й ті ж завдання. Для розв'язання цих питань у 1909 р. в Парижі зібралися представники низки європейських країн, які затвердили першу конвенцію з міжнародних автомобільних перевезень. Нею були введені чотири дорожніх знаки: «Нерівна дорога», «Звивиста дорога», «Перетин із залізницею», «Перехрестя». Знаки мали встановлювати за 250 м до небезпечної ділянки під прямим кутом до напрямку руху. Перші дорожні знаки в Росії з'явилися в 1911 р.

Відсутність дорожніх знаків спричиняло безліч незручностей. Так утримувач Єлань-Загацької поштової станції Єпіран Купрін заявив, що візники з Єлань-Загача, які їдуть на Новогригорівський вокзал залізниці, восени та взимку потерпають від нещасних випадків. Він зазначив, що протягом $9 \frac{3}{4}$ верст дороги відсутні дорожні знаки, які визначені в дорожньому статуті. Відсутність знаків призводила до сходжень з маршруту, тому губернським земством було рекомендовано звернути увагу на таку проблему на всіх ґрунтових дорогах Таврійської губернії [40, арк. 1].

У 1882 році керівник поштової частини в Таврійській губернії заявляв, що на поштовому тракті між містами Оріховим та Великим Токмаком верстові стовпи зовсім згнили, а в деяких місцях на значній відстані зовсім відсутні. Губернська земська управа рекомендувала поставити на всіх шляхах губернії верстові стовпи, а також стовпи на межі повітів та губерній. Розпорядження були виконані [52, арк. 4].

Начальник КОШС Руденко дав розпорядження щодо низки заходів з облаштування дорожньої інфраструктури, а саме: поставити гальмівні знаки на крутих схилах на Південнобережному шосе, пофарбувати білою фарбою чи вапном каміння і перильні стінки на заокруглених дорогах для безпечного проїзду в нічний час. Було вирішено, що на Яйлинській дорозі, з цією ж метою, бар'єрні стовпці обов'язково треба було білити вапном. На вершині

Яйли, де знаходиться скеля Шишко, також на Байдарських воротах і на горі цієї вершини, куди часто підіймаються люди, планувалося поставити щоглу с прапором Міністерства шляхів сполучення. Підйом до скелі Шишко повинен був бути облаштований сходами, а край скелі огорожений металевими решітками. Біля водоспаду Учан-Су планувалося відремонтувати стежку до самої води, зробити огорожу від урвища, поставити лавки і полагодити нішу, яка почала руйнуватися. Визнавалося за необхідне звернути увагу на фарбування тумб і заміну старих перегнилих на нові.

Також на період погіршення погодних умов губернською управою пропонувалося спорудження в Бердянському і Мелітопольському повітах по транзитних і сільських дорогах маяків, без яких взимку під час хуртовин і снігопадів в степовій частині території проїзд був досить небезпечним. Управа запланувала зробити дорожні маяки у вигляді насипних курганів, заввишки не менше двох аршин, або замість земляного насипу пропонувалося насадити дерева [176, с. 628].

Друга половина ХІХ століття ознаменувалася активним розвитком сільського господарства, промисловості, збільшенням кількості населення, всі ці фактори потребували розвитку водопостачання. Певні відомості про розвиток фонтанів та колодязів, ми можемо дізнатися з подорожніх нотаток мандрівників та описів територій. Саме така інформація міститься у записках В. Кондоракі та Є. Маркова. «Фонтани нерідко ми проїжджали...і за прекрасним звичаєм Сходу, розсіяні скрізь по кримських дорогах. Яке значення має фонтан у степу про це можна довідатись тільки на півдні, в засушливих кам'янистих просторах на сотні верст навколо. Недаремно його оточують релігійною шаною, й ім'я добродійного будівельника ретельно вирізьблюють на плитах фонтанів поруч із віршами Аль-Корану. Як у біблійні часи, як в епоху Гомера, криниця, фонтан – центр публічного життя, принаймні сільський чи міський фонтан. Але й по дорозі фонтани – своєрідні центри. Тут часто притуляються шиночок російського або жидівського

винаходу. Це новітня формація. Фонтани завжди прості і шляхетні, і нерідко коло них особлива свіжість і зелень» [120, с. 42].

Питання водопостачання обговорювалося і в наукових колах. Результати проведеного дослідження відносно якості води в різних джерелах, що знаходились в поселеннях Таврійської губернії, були опубліковані А. Козловським. У своїй праці він проаналізував всі наявні джерела, колодязі та фонтани, оцінив якість води в них [257].

Необхідність води для транспортних потреб була очевидною. Тому облаштування, ремонт фонтанів та колодязів, будівництво водопроводу були ключовими питаннями у функціонуванні транспортної інфраструктури. У 1881 році був відремонтований Місхорський фонтан з водопроводом. Підрядником став турецький підданий Ян Кеметов. Кошторис склав 510 руб., що було на 30% дешевше, ніж пропонував інший підрядник [84, арк. 1].

У 1886 році на 9-й версті Яйлинської дороги було розпочато будівництво кам'яного фонтану з водопоем та під'їздом до нього. Цього ж року було побудовано фонтан біля Айданільських казарм на 11 версті від м. Ялти до станції Айданіль, в межах 2-ї дистанції Кримської ділянки. На виконання робіт було витрачено 499 руб. 66 коп. [91, арк. 2].

З появою залізниці розвивалася і система водопостачання у всіх містах і населених пунктах, де пролягла залізнична мережа. Так було і з будівництвом у м. Бердянську залізничної лінії в 1896–1898 рр. У цей період почалося будівництво локальної системи водопостачання, яку було здано в експлуатацію у грудні 1898 року. На жаль, невідомо точно, який вигляд мала система водопостачання, але в більшості випадків це був артезіанський колодязь [375, с. 266].

Технічні засоби транспортної інфраструктури виконували завдання забезпечення безпечного проїзду, безперебійної роботи залізниці та доставки кореспонденції й вантажів у всі частини Таврійської губернії. Вони були обов'язковою частиною мережі шляхів сполучення.

4.2. Заклади трактирного промислу

Розвиток шляхів сполучення вимагав розбудови додаткових закладів інфраструктури для ефективного функціонування транспортної системи та зручності пасажирів. Передусім потреба виникала в будівництві готелів, ресторанів, трактирів, кафе-ресторанів та харчевень, які швидко ставали складовим компонентом мережі шляхів сполучення.

Як зазначає К. Серова, виникають певні труднощі при аналізі статистичних даних щодо визначення кількості трактирних закладів. І справді, у джерелах існує різниця в інтерпретації інформації щодо назв, функцій та значення закладів. Це пов'язано з тим, що лише в 1893 р. було створено точний опис торгових об'єктів, які потрапляли до категорії «закладів трактирного промислу» [354, с. 111-112].

Умови функціонування трактирних закладів до 1861 р. залежали від їх територіальної приналежності та регламентувалися окремими положеннями. Перше стосувалося Петербургу, друге – Москви, губернських, портових і повітових міст, третє – заштатних міст і сіл. Трактирні заклади класифікували за видами в залежності від типу торгівлі, яку вони здійснювали. Готелі, ресторани, трактири та кафе-ресторани – становили вищий розряд, харчевні – нижчий. Згідно з «Положення про трактирні заклади» від 1861 р., всі заклади було віднесено до одного розряду. Всім було надано рівні права на торгівлю, скасовано обмеження в їх кількості та припинена віддача трактирів з торгів. Міській громаді з дозволу губернського керівництва надавали право визначати річний акцизний збір. У повітах сума акцизу з трактиру була встановлена в розмірі 15, 30 та 60 руб. залежно від місцевості. Всі інші заклади: мебльовані кімнати власників будинків (що віддавали їх «без столу» або тільки «зі столом», але при наявності кількості кімнат не більше шести); кухмістерські цехи (що віддавали страви «на винос»); кондитерські (що здійснювали виробничу діяльність за тією ж схемою, що і кухмістерські цехи); заїжджі двори і їстівні

лавочки діяли на інших умовах [135, с. 71]. Вони не належали до трактирних закладів, згідно з положення 1861 року.

У 1893 році було видано нове положення щодо трактирного промислу, яке вступило в дію з 1 січня 1894 року. Згідно з цього положення розширилось видове розмаїття закладів трактирного промислу, але своєї основної функції вони не змінили. Закон не встановлював точних ознак відмінності одного виду закладу трактирного промислу від іншого. Утримувати такі заклади могли всі особи, які мали право займатися торгівлею і промислами.

Механізм відкриття трактирних закладів поза містом мав свої особливості. Особа, яка виявила бажання відкрити заклад, мала отримати письмову згоду того відомства, селища або містечка, на землі якого передбачалося відкриття закладу. Дозвіл на відкриття закладу поза містом, а також суму податку встановлювали на основі розрахунку державного податку, що відповідав класу місцевості, де розташовувався заклад.

Зі збільшенням руху населення виникала потреба у загальнодоступних готелях, які були в приватній чи державній власності. Готель був для мандрівника тимчасовим місцем помешкання. Керівництву міст було запропоновано звернути увагу на будівництво таких готелів, які сприяли б створенню комфортних умов для відвідувачів населеного пункту, а також розвитку міського господарства і поліпшенню місцевого добробуту. У зв'язку з цим виникло питання щодо встановлення певної плати, яка стягуватиметься з осіб, що прибувають на купання до губернії, на зразок того, як було заведено за кордоном (Cur-taxe, Cur-musik-taxe). Перед губернським керівництвом постало завдання знайти підрядників для будівництва якісних готелів, на зразок закордонних на «лікувальних водах» (Cur-haus'vb) [66, арк. 1. зв.].

У зв'язку з цим Севастопольська міська дума порушила питання про будівництво за кошти міського бюджету готелю на тому місці, де до Кримської війни знаходилася будівля дворянських зборів, що належала

Морському відомству. Будівництво такого готелю створило б для відвідувачів зручні умови перебування, а місту принесло б користь і прикрасило б саму Катерининську площу [66, арк. 6]. У 1870 році Севастопольське міське товариство клопотало про надання будівлі, яка належала Морському відомству, для влаштування там готелю за кошти міського товариства. Але Морське міністерство не визнало можливим задовольнити клопотання Севастопольського товариства щодо передачі йому зазначеної землі з будівлями, які знаходилися там [66, арк. 17]. Таким чином, прагнення міської громади побудувати ще один готель, було тимчасово зупинене небажанням Морського міністерства втратити свою ділянку землі.

У 1869 році в Севастополі було три якісних готелі, з «номерами для подорожніх» і «зі столом». Плата за проживання та харчування в готелях була невисокою. Крім указаних, в Севастополі було ще два готелі, в яких також були номери «зі столом» і два готелі без номерів, але тут готували їжу, тож можна було харчуватися. До послуг відпочивальників в Севастополі був бульвар для прогулянок, біржа для роз'їздів і купальня. Отже, відвідувачі Севастополя мали більше зручностей, ніж в інших приморських містах. Міста, якими цікавилися туристи, мали більш розвинену гостьову інфраструктуру, адже на неї існував попит та вона була дохідною складовою міського бюджету.

Щодо пропозиції стягнення зборів за відвідування Севастополя, то вона не знайшла підтримки в міській думі. Члени думи обґрунтовували свою відмову, підкреслюючи, що пройшло не більше, ніж два-три роки, як місто почали відвідувати відпочивальники, і якщо на перших порах встановити плату з осіб, що прибувають для купання, як це заведено за кордоном і не прийнято в Росії, то цей збір відштовхне від Севастополя відвідувачів. Підкреслювалося, що помірні ціни на квартири та інші житлові зручності лише приваблюють відпочивальників [66, арк. 5].

В Ялтинському міському товаристві також порушували питання про «пошук коштів для благоустрою міста і надання відвідувачам можливості

великих зручностей, таких, як приміщення за зразком тих, що пропонують за кордоном (Cur-taxe, Cur-musik-taxe)» [66, арк. 5]. Встановлення плати з тих, хто прибуває до Ялти для купання, членами міського товариства вважалося абсолютно нездійсненним, оскільки введення плати не тільки не зможе фінансово забезпечити облаштування готелів, але й призвело б до зменшення відвідувачів і місто втратило б навіть ту вигоду, яку мало. До того ж, серед місцевих жителів не знайшлося охочих відкривати готелі, більшість із них не мали вільних фінансів.

Протилежною була ситуація у м. Феодосії. Для надання більш комфортних умов для туристів у місті були вжиті наступні заходи:

а) готель під назвою «Петербурзький» було відремонтовано і віддано новому благонадійному утримувачу, який обіцяв задовольнити вимоги гостей;

б) від домовласників, що віддавали квартири в оренду, вимагалось дбати про умови проживання відпочивальників та йти назустріч вимогам орендарів житла;

в) у місто запрошено музичний оркестр і запропоновано відпочивальникам «підписатися на музику» (сплатити кошти за відвідування оркестрових концертів), щоб повернути кошти, витрачені на нього;

г) до початку літа були закінчені роботи з будівництва водопроводу до фонтанів Георгіївського і Караїмського;

д) запропоновано міському архітекторові Нічу звернути увагу на поліпшення стану купалень;

е) для домовласників було призначено термін, протягом якого потрібно було укласти перед будинками тротуари та висадити дерева, які були придбані й доставлені міською думою;

ж) бульвар, що знаходився в розпорядженні дирекції клубу, був влаштований за кошти клубу;

з) збільшено кількість біржових візників, яких раніше не вистачало [66, арк. 9].

Чим краще був облаштований готель, тим ціна за проживання була вищою. Наявні додаткові послуги для задоволення культурних потреб відпочивальників, робили готель більш привабливим і статус осіб, які винаймали там номери, був відповідним. Таким чином, громада м. Феодосії вжила заходів для влаштування готелів і розвитку курортно-оздоровчої галузі на своїй території.

У 1872 році феодосійські міщани, які проживали в передмісті, в урочищі Ближні, Дальні Комиші та Байбуги, звернулися до губернатора з проханням скасувати постанову Феодосійської думи про трактирні заклади, які розміщувалися на їх території. Мова йшла про торгівлю спиртними напоями, яка повинна була здійснюватись лише чотирма домами, що були побудовані за рахунок міських коштів і віддані охочим за плату. Торгівля в інших домах була заборонена. Міщани довели, що органи самоврядування відкриттям цих домів встановили фактичну монополію питної торгівлі та цим порушили Статут про питний збір. Клопотання міщан було розглянуто і відповідну постанову скасували [16, арк. 2].

Як зазначає дослідниця К. Серова, найбільш розвиненим трактирний промисел був у великих містах – Сімферополі, Севастополі, Керчі та курортних – Євпаторії та Ялті. Так, у 70-х рр. XIX століття у м. Сімферополі було близько 90 трактирних закладів (17 готелів, 20 ресторацій, 2 кондитерські, 2 азійські кав'ярні, 7 буфетів, 2 трактири, 23 заїжджих двори, 15 їстівних лавок). У м. Севастополі в 1874 р. налічувалося понад 90 трактирних закладів. До кінця XIX століття кількість трактирних закладів значно збільшилася. Так, у 90-х рр. XIX століття у містах Сімферополі і Севастополі налічувалося вже понад 200 трактирних закладів, в Ялті понад 120, у Керчі – понад 100 [354, с. 117.].

Одним із видів трактирного промислу, який давав додатковий прибуток, були мебльовані кімнати. Орендодавцями виступали представники різних верств. Наприклад, Лев Хітров, викладач Харківського університету, отримавши у спадок дачу від свого дядька генерал-майора артилерії в

м. Ялта, здавав в оренду 7 окремих кімнат [51, арк. 2, 6]. Штатний рядовий Дементій Тодоровський віддав в оренду 14 кімнат в орендованому ним будинку почесного громадянина Кажуріна в м. Ялта. Дворянка Юдіф Де-Опаген приїхала до Ялти для лікування свого брата, штаб-капітана Константна Де-Опагена, який втратив здоров'я в останній Турецькій війні. З'ясувавши, що коштів на лікування не вистачало, вона вирішила здавати в оренду мебльовані кімнати в найнятому будинку генерал-майора Вітмера [56, арк. 2, 5]. Лікар Іван Стемаховський теж висловив бажання отримати дозвіл на відкриття 5 мебльованих кімнат в орендованому ним верхньому поверсі будинку ялтинського купця Мустафи Челбаш [55, арк. 2]. Мебльовані кімнати заповнювали нішу з гостьових послуг для більш незаможних верств населення та були необхідною складовою трактирного промислу.

На материковій частині губернії також відкривалися заклади трактирного промислу. У другій половині XIX століття, після будівництва Лозово-Севастопольської залізниці, м. Мелітополь набуває торгово-економічного значення на півночі губернії та набуває подоби своєрідних «воріт у Крим». Місто було пов'язане з іншими населеними пунктами півдня України, так званими «Чумацькими шляхами», які були спрямовані до портових міст (Маріуполя, Таганрогу, Бердянська, Генічеська, Севастополя, Феодосії, Керчі). Для забезпечення потреб туристів розбудовувалася і його інфраструктура [328]. Не лише існування природних ресурсів, які мають рекреаційні властивості, а й рух транзитними шляхами сполучення, спонукало керівництво повітів розширювати інфраструктуру для подорожніх, будувати заклади трактирного промислу.

Кожен повіт мав право прийняти уточнювальні положення щодо закладів трактирного промислу з детальною характеристикою усіх їх видів. Така практика була здійснена у 1893 році Сімферопольською міською радою, яка прийняла основні положення щодо закладів трактирного промислу в місті на основі «Положення про трактирний промисел». Прописувалося, що до закладів трактирного промислу без віддання в оренду відносились

трактири та ресторани, що здійснювали торгівлю алкогольними напоями. Вони повинні складатися не менше як з двох і не більше як із чотирьох світлих і сухих кімнат, добре вентильованих, із загальною площею приміщення при чотирьох кімнатах (окрім кухні) – не менше 20-ти, а при трьох кімнатах – не менше 11 кв. сажнів, при висоті 3 аршини (аршин – одиниця довжини, яка дорівнювала 71.12 см). і 4 вершки (вершки – одиниця довжини, яка дорівнювала 1/16 сажня, близько 4.4 см). При приміщенні трактирів і ресторанів в 3-х і 4-х кімнатах, одна з них може бути призначена під окрему їдальню, може мати особливі двері (зняті з петель і не можуть бути нічим закриті чи завішені). У всіх кімнатах, зайнятих трактирами і ресторанами, не повинно бути ніяких перегородок і загороджень, які могли б завадити нагляду за порядком і моральністю у закладі. У першій кімнаті трактиру і ресторану повинен був поміщатися буфет зі стійкою, а в інших кімнатах – стільці та столи, а також могли бути дивани і столи. Столи повинні бути накриті клейонками, або білими чистими скатерттинами. При кожному трактирі і ресторані мало бути особливе, площею не менше 4-х квадратних сажнів, приміщення для кухні. Кухня повинна мати плиту або піч для варіння і мідний, або з луженої жерсті з кришкою куб для кип'ятіння води. У всіх приміщеннях трактирів і ресторанів підлоги повинні бути дерев'яні, щільно збиті. У кухнях підлоги могли бути плиткові або цементовані. Стіни у всіх приміщеннях повинні бути добре вибілені, або пофарбовані, або ж обклеєні чистими шпалерами. У всіх приміщеннях, які займали трактири і ресторанами, не допускалося облаштування житла або ночівлі господаря, служників і нікого з відвідувачів. У кухнях не допускалося жодних пристосувань для снання, а так само для прання і сушки білизни. Для зберігання припасів при трактирах і ресторанах повинні були бути особливі комори або льохи, а при відсутності погребів – холодильні установки. Усі приміщення трактирів і ресторанів необхідно було утримувати в належній чистоті та охайності, так само посуд і білизна. Причому, самовари та весь

мідний посуд повинен був бути завжди добре вичищеним і вилудженим, а чавунний і залізний посуд – обов'язково емальованим.

Зкладами трактирного промислу без продажу міцних напоїв і віддання в оренду покоїв вважалися чайні, харчевні, кав'ярні, кухмістерські, їдальні, кондитерські, тістечні, їстівні та закусочні лавки. Кожен зі згаданих закладів міг міститися в одній світлій з дерев'яною або цементованою підлогою кімнаті, розмірами не менше 3-х аршинів і 4-х вершків. При приміщенні ж будь-якого з цих закладів у 2-х, 3-х або ж 4-х кімнатах, кожна з них, щодо розміру та облаштування, повинна відповідати вимогам, викладеним у цих положеннях. Кухні при кондитерських, тістечних, їдальнях, кухмістерських і їстівних лавочках повинні неодмінно знаходитися в окремих приміщеннях. Кухні останніх можуть бути облаштовані та в загальній для відвідувачів кімнаті, але за умови неодмінної прибудови над плитою і кубом ковпаків з витяжною трубою. У приміщеннях всіх названих закладів, підлоги повинні бути дерев'яні, щільно збиті або цементовані. Покриття для столів, що використовувалося в місцевих кав'ярнях східного типу для лавок, повинні бути чисті та бути виготовлені з клейонки або білої парусини [144, с. 404].

Зклади трактирного промислу з відданням в оренду покоїв – готелі, постоялі двори, заїжджі двори, корчми, а також мебльовані кімнати та подвір'я (що віддавалися зі столом, якщо в одного господаря можна було винайняти понад шість кімнат) – становили окрему групу. Готелі з номерами для туристів повинні розміщуватися в будинках світлих та сухих, зі зручними входами та під'їздами. Кожна кімната повинна бути не менше за 3 куб. сажнів. В холодний період року кімнати в готелях повинні були опалюватися та провітрюватися. В кожній кімнаті повинні знаходитися меблі, а саме: ліжко з матрацом, подушкою та ковдрою, стіл та два стільці, засоби для вмивання. У кожному готелі повинна бути їдальня загального користування. Якщо в готелі продавали алкогольні напої, то це мало відбуватися в окремій кімнаті та мати відповідні дозволи. Територія готелю повинна бути обладнана стоянками для екіпажів і коней.

Не вважалися закладами трактирного промислу ті, які торгували виключно чаєм, молоком, молочними продуктами та різними видами прохолодних напоїв (квасом, водами – зельтерською, содовою, фруктовую, ягідною); пивні лавки, в яких здійснювався продаж тільки холодних (маркітантських) закусок; заклади для продажу міцних напоїв, зазначених статтею 515 «Статуту про питні збори» [144, с. 404,410].

Згідно з Положення 1893 року міські ради визначали суми трактирного збору, з огляду на економічну кон'юнктуру. Трактирний збір ділився на частини та розподілявся між закладами, які здійснювали продаж алкогольних напоїв і закладами, які не здійснювали такого продажу. Міська рада визначала групи закладів трактирного промислу, керуючись рівнем прибутку, розміром товарообігу, родом і особливостями виробленого промислу та місцем їх локації у місті.

У громади міста з'явилося не право не тільки власноруч визначати таксу зборів, а й можливість цим правом не користуватися, приймаючи рішення розкладкової комісії. Міська рада мала право брати під контроль розкладкову комісію, розділяючи її на групи. Склад розкладкової комісії щороку змінювався. Тепер член міської управи головував із вирішальним голосом на кожних зборах розкладкової комісії, а скарги відносно діяльності міської ради з боку власників трактирів не допускалися. Ці функції перебрала на себе міська управа, при якій постійно перебували виконавчі комісії з благоустрою міста. Всі послуги надавалися закладами трактирного промислу згідно вільно встановлених цін. Кожен власник закладу зобов'язувався мати в наявності таблицю з означенням цін на запропоновані трактиром послуги. Таблицю цін вивішували на видному місці. Відносно веселощів і азартних ігор, було зроблено офіційне роз'яснення, що вони «допускаються з дозволу губернатора, незабороненим законом – ігри, музика та інші подібні розваги». Число ж закладів не обмежували [144, с. 406].

Процедура відкриття трактирного закладу з дозволу міської ради проходила чотири етапи. Спочатку підприємець подавав заяву про бажання

відкрити заклад, вказуючи в ній місце його знаходження, а також зазначаючи бажання торгувати алкогольними напоями. Далі прохання розглядала міська управа, перевіряючи відповідне приміщення. На третьому етапі на засіданні міської ради відбувалося обговорення питання і видавалося відповідне свідоцтво на право відкриття закладу. На останньому етапі повідомляли поліцію, яка забезпечувала порядок у місті.

Заїжджі двори в міських поселеннях засновувалися для надання дешевого притулку незаможним верствам населення. Заїжджі двори могли утримувати всі особи, які мали право торгівлі в містах. Свідоцтво на утримання видавали після обов'язкової сплати річного акцизу на користь міської скарбниці з міських громадських установ. Утримання заїжджих дворів поза міськими поселеннями надавалося всім особам, які мали на те дозволи. Вони не сплачували акциз на користь скарбниці. Заїжджі двори також будувалися поблизу важливих інфраструктурних об'єктів, так у Бердянському повіті вони були побудовані біля мостів, щоб здійснювати нагляд за мостами. Заїжджий двір – це бюджетний варіант готелю при дорозі, він був складовою частиною мережі шляхів сполучення.

Згідно з статистичних даних у сфері трактирного промислу в Російській імперії було залучено 76.970 осіб (з них чоловіки – 72.266 і 4.704 – жінки). Показник від загальної кількості робітників усіх галузей по Російській імперії становив 2.4%. На 1.000 чоловіків припадало 65 жінок, які працювали в закладах трактирного промислу. Стосовно вікового цензу, то особи від 20–39 років становили більшість (із них чоловіки – 50,6% та жінки – 63.5 %). Майже однакові показники мали вікові групи від 17–19 років (чоловіки – 17.6% і жінки – 12.6 %) і вікова група від 40–59 років (чоловіки – 12.5 %, а жінки – 15.7%) [191].

До кінця XIX століття, у зв'язку з активним економічним розвитком повітів і збільшенням у них чисельності населення, кількість трактирних закладів зростає. У 80-х рр. XIX ст. в Перекопському повіті налічувалося 15 трактирних закладів, більша частина яких розташовувалася у Григорівський

волості. В Євпаторійському повіті функціонувало раніше 5 трактирних закладів. У Сімферопольському повіті працювало 29 закладів, з яких переважну більшість склали заїжджі двори, трактири та кав'ярні. Найбільша кількість трактирних закладів розташовувалося в Зуйській (12 трактирів і заїжджих дворів) та Дерекойській (13 кав'ярень) волостях. Найбільше трактирних закладів у Криму було в Феодосійському і Ялтинському повітах (47 і 54 відповідно). Основна частина закладів розташовувалася у Владиславівській і Шейх-Монакській волостях Феодосійського повіту та Алуштинської волості Ялтинського повіту. Таким чином, трактирний промисел поза містами був представлений у найбільш густонаселених повітах Криму (Ялтинському і Феодосійському) [354, с. 118].

Таким чином, у другій половині XIX століття удосконалювалася законодавча система, яка регламентувала функціонування трактирних закладів. У Таврійській губернії з розвитком транспортної системи збільшувалась чисельність населення і відбувався постійний потік подорожніх, що сприяло відкриттю нових трактирних закладів. Найбільш розвиненим трактирний промисел був у великих містах (Сімферополі, Севастополі, Керчі) та курортних (Євпаторії і Ялті). Ялтинський і Феодосійський повіти лідирували за кількістю закладів трактирного промислу.

4.3. Поштові та залізничні станції

Вагоме місце в інфраструктурі сухопутних шляхів сполучення відводилось поштовій станції. Формування мережі поштових установ значною мірою залежало від наявності та розгалуженості мережі шляхів сполучення. Для благоустрою кожного нового поштового тракту у поштовому департаменті збирали відомості про стан місцевої торгівлі, чисельність населення, якість доріг, кореспонденцію, що відправлялася та надходила, а також про швидкість, частоту та вартість поштових і

пасажирських перевезень на трактах, які з'єднували економічні центри регіону.

З 1846 року в Російській імперії на місці застав почали будувати станційні будинки за типовими проектами. Поштові станції споруджували за рахунок бюджетних коштів і віддавали на утримання приватним особам. Кожна станція повинна була мати по 25 коней, 10 екіпажів та відповідну зброю для перевезення вантажів, пошти та пасажирів. Прибуток утримувача поштової станції складався із встановленої плати подорожніх (по 12 копійок за 10 верст), продажу їжі та спиртних напоїв на поштовій станції, розміщення пунктів для ночівлі. Все, що стосувалося роботи пошти, підлягало суворій регламентації [206, с. 126].

Починаючи з 1842 р., як зазначає В. Бізіна, поштові станції були підпорядковані губернським органам влади, а їх утримання здійснювалося виключно за кошти місцевого населення. Для станцій, розташованих на поштових трактах, місцева влада виділяла приміщення з опаленням та освітленням і 40 руб. щорічно на канцелярські потреби. Поштові станції, крім перевезення пошти, багажу і пасажирів, надавали й інші послуги, згідно з окремими домовленостями. Зокрема, на поштових станціях було дозволено приймати приватну просту кореспонденцію, продавати газети та журнали [200, с. 25-26].

Місцеві купці та підприємці виявляли бажання утримувати поштові станції. Мелітопольський купець Абрам Хотинський звернувся з проханням про видачу йому платежів за утримання поштових станцій. Він зазначав, що у 1875 році на утримуваній ним Шуют-Джурецькій поштовій станції сталася пожежа, від якої він мав збитки на суму 1.600 руб. Купець просив врахувати обставини та дозволити видати йому контрактіві платежі за січень 1876 року, для забезпечення рубля за рубель задатку, який знаходиться вільним у Таврійській казенній палаті, з вирахуванням при отриманні від Мелітопольської повітової скарбниці платежів із кожної видачі по рівній частині впродовж 1876 року. Він пояснював, що це дасть можливість

заготовити достатню кількість фуражу та всього необхідного для утримування станції. За зібраною інформацією під час пожежі на поштової станції згоріло 9 коней і вся кінська зброя. Попри це, станція продовжувала працювати, не висловлюючи скарг. З 15 листопада 1875 року станція була передана селянину Полосухіну, а Хотинський продовжував утримувати дві станції – Алинську та Ахіль-Ходжитську, які знаходилися в задовільному стані. Хотинський був поштоутримувачем з 1860 року, за цей час штрафів за неналежне утримання пошти на нього не накладали. Тож прохання А. Хотинського було прийняте, а платежі сплачені [27, арк. 9-10]. Авторитет поштоутримувача і відповідальне ставлення до своїх обов'язків, сприяло вирішенню справи на користь Хотинського.

Під час будівництва чи ремонту доріг, переобладнання і ремонтні роботи здійснювали і на поштових станціях. У 1881 році було розпочато повну перебудову шосе на південному узбережжі від м. Сімферополя через м. Ялту до м. Севастополя. Південнобережне шосе за своїм значенням, ні в чому не поступалося державним дорогам, будівництво та утримання яких, з усіма дорожніми спорудами, будівлями та станційними будинками, знаходилося у відомстві Міністерства шляхів сполучення. Під час передачі означеного шосе, поштові станційні будинки не перейшли до міністерського підпорядкування Міністерство шляхів сполучення, а залишились у Поштовому відомстві. Але згодом було вирішено передати Міністерству шляхів сполучення всі станційні будинки по шосе від м. Сімферополя через м. Ялту до м. Севастополя, окрім одного ялтинського будинку. Він підлягав перебудові, тут мала розміститися поштова контора. При обстеженні станційних будинків Південнобережного шосе виявилось, що вони незручні та затісні для виконання тих функцій, які планувалося на них покласти. При відвідуванні імперською родиною своєї резиденції це ставало особливо помітним. Станційні будинки в м. Алушті та Байдарах потребували термінової перебудови, адже члени імператорської родини робили зупинку для відпочинку на цих двох станціях. Було запропоновано розширити

конюшні при станційних будинках від м. Сімферополя до м. Ялти, що зробить можливим розміщувати по 40 коней на кожній зі станцій. Для тимчасового розміщення 100 коней було вирішено побудувати навіс на всіх станціях від м. Сімферополя до м. Севастополя та обладнати на кожній станції тимчасове приміщення для 30 візників. Планувалось також перебудувати приміщення станції, оскільки вони «мають досить скромний вигляд, навіть поступаються казармам для робітників, які побудовані при шосе» [83, арк. 2-3].

Таким чином, потреба модернізації поштових станцій була пов'язана зі збільшенням транспортного потоку, старі приміщення не відповідали потребам часу. Необхідність покращення стану станцій у Таврійській губернії, була пов'язана ще й з тим, що монарша родина, яка часто відвідувала свою літню резиденцію, проїжджала цим шляхом.

Відкриття кожної нової поштової станції регулювалося також і на місцевому рівні. Місцеві органи влади мали довести необхідність і значущість відкриття станції у відповідному місці. Саме це й було зроблено громадою м. Балаклави: «Ялтинська повітова земська управа, від 7-го грудня 1882 р. повідомляла, що уповноважені Балаклавської міської думи, визнали за необхідність влаштування постійного поштового сполучення з м. Балаклави до м. Севастополя і до м. Ялти через станцію Чаталь-Кая. Почесні громадяни міста Скірмунт і Корвін-Круковський звернулися до управи з клопотанням про будівництво державної поштової станції у м. Балаклаві, мотивуючи клопотання тим, що відсутність правильного поштового сполучення з Севастополем і Ялтою становить незручність для службовців і приватних осіб, які мають справи в Балаклаві. Зі свого боку земська управа ставлячись співчутливо до порушеного питання і маючи на увазі, що кілька років тому з м. Балаклави поштову станцію було переведено в Чаталь-Кая... місто залишилося осторонь від поштового тракту в такий момент, коли в останні роки спостерігається збільшення кількості тих, хто приїздить на лікування, завдяки морському купанню і відкритим торік

лікувальним грязям. Відкриття державної поштової станції у м. Балаклаві є корисною і необхідною справою економічного розвитку м. Балаклави та околиць» [68, арк. 1].

Станцію було дозволено побудувати, але за умови дотримання наступних умов.

1. Балаклавська станція повинна бути здана в утримання без торгів, за системою вільної пошти, купцеві Іоффе строком до 1 квітня 1908 р. за плату не більше двох тисяч рублів на рік.

2. Вибудоване земством для Балаклавської станції приміщення надається в користування поштоутримувачу безкоштовно.

3. Запропонована Балаклавським міським управлінням плата в міську скарбницю по двісті рублів має бути виплаченою не тільки в перші 3 роки, а й далі – до закінчення терміну контракту з Йофе, тобто до 1 серпня 1908 р.

4. Із встановленням поштово-пасажирського руху через Балаклаву, поштоутримувач не повинен збільшувати проти теперішнього, вартість проїзду по тракту в термінових екіпажах для осіб, котрі не матимуть потреби зупинятись у м. Балаклаві [68, арк. 43].

Досить часто були випадки, коли поштоутримувачі самостійно ініціювали відкриття нових екіпажних сполучень. Так трапилося з Севастопольським поштоутримувачем Олексієм Набіркіним. Він відкрив щоденне термінове екіпажне сполучення між м. Севастополем і м. Ялтою з восьмигодинною дорогою. Дозвіл на цей промисел було видано Набіркіну Таврійським губернатором на підставі циркуляра Міністра внутрішніх справ від 26 червня 1863 р. за прикладом такого ж сполучення, що існувало між м. Сімферополем і м. Ялтою, яке утримується Іоффе. Причиною відкриття послужило зменшення по тракту колишньої кількості поштових коней з 16 до 10. Ситуація ускладнювалася особливо по вівторках, середах, п'ятницях і неділях, коли Севастопольська поштова контора здійснювала відправлення та прийом пошти по трактах в м. Ялту і м. Балаклаву на пароплави, кур'єрські та поштові потяги [70, арк. 9]. Тому, враховуючи ці обставини і

неможливість для приватних осіб користуватися дешевим поштовим сполучення, відбувалося збільшення платні з боку візників, що брали до м. Ялти від 35 до 40 руб. за трійку або четвірку коней з екіпажу. Іншою була ситуація з таксою на поштовій станції Набіркіна. Вона встановлювалася зі згаданого вище екіпажного сполучення і не перевищувала звичайних прогінних грошей. За переднє сидіння чотириметрового екіпажу пасажири сплачували по 6 руб., а за заднє – по 5 руб. [70, арк. 9 зв.]. Така цінова політика відкритого екіпажного сполучення влаштовувала пасажирів. Існування цього омнібусного сполучення було доцільним і збігалася з потребами подорожніх, які висловили своє задоволення з приводу діяльності Набіркіна. Тому поштоутримувачу в правовому полі було дозволено утримувати поштову станцію та здійснювати регулярні рейси.

Зовнішній вигляд поштових станцій залежав від архітектурної моди та з часом змінювався. Але в більшості випадків станції були одноманітні й сірі. Певні відомості про стан поштових станцій містяться в подорожніх нотатках вояжерів, які подорожували у власних справах і користувалися поштовими станціями, як обов'язкова складова інфраструктури шляхів сполучення. Образ поштових станцій, які зустрів на своєму шляху Є. Марков, він змалював у своїх подорожніх записах: «А тут іще підуть жахливі поштові станції, безрадісні й холодні, мов печери Борея, з рипливими віконцями, з мерзливими печами, вітер у них гуляє на просторі й віддих від них холоне. Попри холод, якийсь хронічний чад і, попри незчисленну кількість вікон, якийсь морок» [120, с. 22]. На поштових станціях і заїжджих дворах сумний подорожній часто залишав на стінах станції різного роду написи, потім їх продовжували наступний пасажир і таким чином виходила своєрідне листування. Це все відбувалося, від того, що на поштових станціях не було як урізноманітнити час очікування.

У 80-х роках XIX ст. в Російській імперії діяли такі види поштових станцій: казенні, вільні та земські. Казенні та вільні поштові станції утримували коней лише для перевезення пошти та естафет. Казенні поштові

станції уряд віддавав приватним особам на утримання строком до 12 років, за що вони отримували винагороду за кожного коня і доплату за кожну версту перевезеної пошти та естафету. На вільних поштах діяв той самий принцип роботи, однак їх могли застосовувати та в інших цілях. На вільних поштових станціях комплект коней не визначався урядом, однак їхня кількість повинна була задовольняти потребу у перевезенні пошти. Доплата на такі станції передбачалася значно нижча, ніж на казенні, утім за прогони за одну версту на одного коня платили на копійку більше, ніж на інших станціях.

Головну проблему для уряду становила фінансова складова. Передусім – це спосіб визначення доплати та механізм передання станцій поштоутримувачам. Унаслідок різних експериментів із 1886 р. уряд перейшов на торгову систему передачу станцій. Виняток склали сибірські губернії, де зберігалися елементи оцінювальної системи. Згідно з положеннями торгової системи, для передачі на новий термін поштових станцій завчасно оголошувалися торги. Станцію отримував той, хто брав її за меншу суму доплати з боку держави. Слід зазначити, що не завжди менша ціна відігравала роль переконливого фактору, до уваги бралася фінансова надійність та порядність поштоутримувачів.

Селяни, які бажали користуватися послугами поштового зв'язку, повинні були за власний кошт організувати перевезення кореспонденції. З одного боку, це мало позитивні наслідки, оскільки сприяло розвитку самоврядування у сільському середовищі, з іншого – відсутність допомоги держави негативно позначалося на процесі організації послуг [363, с. 165-166].

Загальна кількість поштових станцій у межах Таврійської губернії зростала у порівнянні з загальними показниками країни. Збільшення числа поштових станцій відбувалося, головним чином, на польових дорогах, які не залежали від будівництва нових залізничних колій. Таврійська губернія у справі перевезення кореспонденції не відставала від загальних процесів в імперії, що позитивно впливало на весь розвиток поштової справи. Поштова

станція була важливою складовою в мережі сухопутних комунікацій. Вона слугувала не лише місцем технічного обслуговування екіпажів та очікування й перепочинку, а й місцем обміну інформації, була культурним осередком у середовищі осіб, чия діяльність була пов'язана з транспортними комунікаціями.

Поштова станція повинна була виконувати й функцію отримання кореспонденції, але і це було пов'язаним із розвитком транспортної мережі. Бердянці часто нарікали на роботу пошти і телеграфу. Як от, у січні 1889 р. бердянський кореспондент «Одеського вісника» писав: «Нашу поштово-телеграфну установу неможливо запідозрити в акуратності. Пошту, яка виходить кожного дня із Мелітополя, отримують через два дні на третій, так що столичну кореспонденцію та одеську отримують на шостий і сьомий день. Втім, винні в цьому стихії і наші шляхи сполучення...» [133, с. 272].

Із розвитком залізничного будівництва і появою залізничної колії, обов'язковим атрибутом у залізничній інфраструктурі була залізнична станція. Залізнична станція – виробничо-технологічний підрозділ залізниці з організації перевезень пасажирів та багажу, вантажу і пошти.

Перші станції залізниць XIX ст. вже мали пристрої для постачання паротягів паливом і водою, майстерні для ремонту рухомого складу. Поїзди, що надходили на станцію, приймали на пасажирських перонах або спрямовували до спеціально обладнаних місць для розвантаження. Пізніше, між станціями, роз'їздами та постами були обладнані комунікації – телеграф і телефон.

У перші роки будівництва пропускній спроможності станцій не надавали великого значення, оскільки масштаби руху були незначними. Станції могли пропускати в кожному напрямі по 3–4 пасажирських і до 13 поїздів «з поклажею», тобто вантажних. Місце розташування станцій на лінії та склад їх облаштування визначалися потребами в обслуговуванні пасажирів, прийомом і видачею вантажів, забезпеченням паротягів і вагонів паливом і водою, організацією ремонту рухомого складу. Для виконання цих

операцій станції мали пристрої для прийому і відправлення поїздів, вокзали та платформи для пасажирів, склади та майданчики для вантажів, зважування і зберігання багажу, а також пристрої для утримування та ремонту рухомого складу.

На більшості станцій були облаштовані дві пасажирські платформи для можливості одночасного прийому поїздів з обох напрямів. Платформи перших станцій будували високими, на одному рівні з підлогою вагону. Більшість вокзалів були одноповерховими. За наявності двох і трьох поверхів, верхні поверхи іноді відводили під житлові квартири. Поруч розміщувалися багажні сараї, водопідіймальні споруди, склади, сторожові будинки і інші службові будівлі.

На перших залізницях багато робітників і службовців жили в тісних кімнатах станційних споруд. Пізніше, в районних станціях, почали засновувати селища для залізничників, що сприяло їх закріпленню на місці роботи. До 70-х років XIX ст. станції не мали спеціалізації, що було зумовлено незначним обсягом перевезень.

Залізничні станції розташовувалися на кінцях ліній і в проміжних пунктах на відстанях, іменованих перегонами. Вони слугували як для взаємозв'язку з пасажирами, так і для всіх робіт, пов'язаних з відправленням, прийняттям і пропуском поїздів у визначених для них напрямках руху. До розряду цих дій відносились, переважно, розбирання та складання поїздів (маневри), чистка, огляд і ремонт рухомого складу, постачання його усім необхідним приладдям і матеріалами (паливом, водою, матеріалами для освітлення і мастилами), приготування паротягів (розпалювання), забезпечення відправного потяга обслуговуючим персоналом. Пізніше, залежно від розміру станцій і щільності руху ними, станції були забезпечені складними пристроями для прийому і випуску пасажирів, багажу та різного штибу товарів [371, с. 433].

Залізничні станції за своїм призначенням і основним характером роботи, що виконувалася, розподілялися на: пасажирські, вантажні, сортувальні, дільничні, проміжні (до них входили роз'їзди та обгінні пункти).

Великі залізничні станції містили в собі різнорідні частини, які при значному розвитку утворювали самостійні групи пристроїв (наприклад, пасажирські станції, товарні, вугільні, нафтові, також окремі сортувальні станції для розсортовування вагонів у поїзди різного призначення). Менш значні станції та зупиночні пункти були злиті в одне ціле й не ділилися на частини.

Розміри та загальне розташування залізничних станцій залежало, насамперед, від місця, яке займала станція відносно залізничної мережі, на якій вона знаходилася. У залежності від цього станції поділялися на: кінцеві (зазвичай головні станції на кінцях самостійної лінії, не пов'язаної в цих пунктах безпосередньо з іншими рейковими дорогами), проміжні (станції різних класів, в залежності від інтенсивності руху на цій ділянці, при менш значному русі – напівстанції, зупиночні пункти та платформи) і вузлові (на перетині декількох доріг, пристосованих для переходу поїздів з однієї лінії на іншу, або з пересадкою пасажирів). До останнього з названих розрядів відносилися і центральні станції, що влаштовувалися у великих містах для з'єднання різних залізничних ліній при значному русі потягів [371, с. 433].

Особливий характер станції визначався, головним чином, розташуванням пасажирської будівлі відносно шляхів і способом відділення товарних шляхів від пасажирських. Станції існували у вигляді кінцевих тупикових (з пасажирським будинком, розташованим поперек шляхів), бічних (станції з пасажирською будівлею вздовж шляхів з одного боку шляху або з двома пасажирськими будівлями з обох сторін шляхів для двох напрямків руху), острівних станцій (пасажирська будівля яких розташовувалася між шляхами) і вузлових станцій (зі складним розташуванням, причому іноді шляхи та будівлі бували розташовані на різних поверхах). У великих містах з інтенсивним рухом було вельми

важливо, як для зручності сполучення, так і для збільшення доходів залізниці, щоб станція була розташована в центрі міста. У Росії, як і в країнах Європи, воліли розташовувати залізничні станції далі від центральних частин міст, де земля коштувала дешевше і залишався простір для подальшої розбудови станції, що могло знадобитися при зростанні руху. Факти доводять, що вільні простори між містом і станцією швидко забудовували, тож, таким чином, подібне розташування сприяло розвитку міста. Звичайно, станції розташовувалися у більшості випадків у таких пунктах, де вже існували селища. Але іноді при будівлі залізниць доводилося розташовувати станції та в місцях, де населених пунктів не було, але існували інші зручні умови для розташування станції. Наприклад, наявність гарної якості води для заправки паротягів, зручність підвозу палива, можливість вигідно розташувати станційні колії та т. ін. Іноді станцію доводилося розташовувати в такому місці, аби задовольнити потреби декількох селищ водночас. Зазвичай у таких випадках поблизу станції виникало нове селище [371, с. 433-434].

Нерідко вузлові станції влаштовувалися в місці схрещення декількох ліній поблизу великого міста, які з'єднувалися зі станцією загальними шляхами для всіх прилеглих ліній, або ж станції мали пропускати наскрізні потяги, наприклад товарні, минаючи велике місто. Іноді такі станції будували на невеликій відстані від міста для з'єднання нової залізниці з наявною транспортною мережею.

Щодо визначення середньої протяжності перегону між станціями, то загальних правил не існувало. У кожному окремому випадку це залежало від густоти населення, інтенсивності руху і зручностей розташування. При розрахунку відстані перегону враховували кількість води, яка використовувалася паротягом, і обсяг тендера до 18 кв. метрів. При крутих нахилах шляху витрата палива і води збільшувалася, а це призводило до збитковості маршруту. Тому на гірських дорогах доводилося розташовувати станції на близькій відстані, або ж у проміжку між станціями розташовувати

спеціальні допоміжні станції водопостачання. Такі ж заходи здійснювали на рівнинних залізницях, а також у рідконаселених місцевостях.

Найголовніші ж залізничні станції, що знаходилися у великих містах, головні вузлові та центральні станції не підпадали під загальні правила, і для їх влаштування доводилося керуватися винятково місцевими умовами. Тому, по мірі розвитку будівництва, на більшості залізничних станцій постійно відбувалися перебудови та розширення, нерідко зі зміною розташування, перенесенням шляхів сполучень та знесенням будівель. Стан приміщень, призначених власне для пасажирів і станційної служби, не враховуючи квартир для службовців, мав відповідати затвердженим показникам. Так площа мала бути: для пасажирської будівлі I класу – 150, II класу – 100, III класу – від 50 до 60 і IV класу – від 40 до 50, напівстанції – 30 кв. сажнів. Не менше половини цього простору призначалося під пасажирські приміщення і до 12 кв. сажнів для поштової служби на станціях I та II класів [371, с. 434].

У пасажирських будівлях першого класу, незалежно від вищезазначених 150 кв. сажнів, відводилися особливі парадні покої, площею не менше 35 кв. сажнів. Платформи при пасажирських будівлях або проміжні між шляхами робилися високими, в рівень підлоги вагонів, або низькими – в рівень нижніх сходинок вагонів. На станціях першого та другого класів над пасажирською платформою, влаштовували навіс довжиною не менше 40 сажнів. Довжина пасажирської платформи повинна була бути не менше довжини найбільшого пасажирського потяга. Для складу товарів на станції влаштовувалися товарні платформи шириною $3\frac{1}{2}$ сажні з дерев'яною підлогою або бруківкою, на кам'яних або дерев'яних стільцях, або з кам'яними стінками, засипаними землею. На кожні 10 або 12.000 пудів вантажу, що відправлявся зі станції, будували, зазвичай, по одній кв. сажні критої платформи або пакгауза. Норма ця, прийнята для хлібних вантажів, змінювалася в залежності від виду багажу, що відправлявся. Пакгаузи розділялися дворами, по одному з яких рухались вози, а в інших клали рейкові шляхи для навантажування і розвантажування вагонів. Колії ці

з'єднувалися між собою за допомогою поворотних кіл, а з головними коліями – за допомогою поворотних кіл і стрілок. Біля колій розміщувалися вагові помости, крани для підйому вантажів [371, с. 434].

Для службовців на станції будували житлові будинки, з особливими приміщеннями для жандармської поліцейської залізничної команди. Під'їзди до пасажирських будівель і платформ замощували бруківкою або шосували. Станційні двори обносилися огорожею. На кожній станції влаштовувалося належне число перекладів з однієї колії на іншу, сигнальні диски, постійні та поворотні.

Залізничні станції були підвідомчі особливому начальнику станції, який зобов'язаний був утримувати їх у належному, відремонтованому стані, готовими забезпечувати рух поїздів, вести особливий журнал прибуття на станцію і виходу зі станції кожного потягу, паротягу і ручного візка, з поясненням причин у випадку затримки прибуття, або затримки на станції. Ця посадова особа розпоряджалася рухом поїздів та рухомого складу, коліями станції та пересуванням станційних стрілок і сигналів. Крім начальників станції, тут працювали помічники начальника станції, телеграфісти, стрілочники, сигналісти, складачі поїздів, які підпорядковувалися так званій службі руху. Для станційних службовців особливими розпорядженнями було встановлено межі найбільшої тривалості беззмінної роботи та обов'язкового відпочинку.

Такі ж правила і характеристики були окреслені й для залізничних станцій, які розміщувалися в межах Таврійської губернії. На 1888 р. в губернії діяли такі залізничні станції: Василівка, Михайлівка, Федорівка, Мелітополь, Якимівка, Ново-Григорівка, Рикове, Новоолексіївка, Генічеськ, Чонгар, Сиваш, Таганаш, Джанкой, Курман-Кемельчі, Біюк-Онлар, Сарабуз, Сімферополь, Альма, Бахчисарай, Бельбек, Інкерман, Севастополь.

На початок ХХ століття залізнична мережа була досить розвинутою, збільшилась кількість станцій, залізнична колія пролягла майже всією територією губернії. Мережа залізниці в Таврійській губернії починалася зі

станції Червонокутівка, яка проходила по Мелітопольському повіті. В районі означеного повіту знаходилося 16 залізничних станцій. На особливу увагу заслуговують станція Федорівка, Якимівка та Михайлівка, саме вони відвантажували найбільшу кількість вантажів, переважно зерна. Найбільшою в Мелітопольському повіті була станція Мелітополь, побудована у 1874 році при прокладанні Лозово-Севастопольської залізниці на дільниці Федорівка-Джанкой. Через залізничну станцію відправлялися вагони з зерном, шерстю, салом та фруктами.

Далі на південь, за Мелітополем, знаходилися невеликі станції Сокологірне і Рикове. Через 9 верст від станції Рикове починалася територія Дніпровського повіту. Через 30 верст від кордону між повітами знаходилися велика станція – Новоолексіївка [115, с. 87]. Новоолексіївська залізнична станція була побудована у 1874 році, як вузлова станція Лозова-Севастопольської залізниці на лінії Мелітополь-Джанкой з відгалуженням залізничної гілки на Генічеськ. Іншою великою станцією була станція Чонгар, а між цими двома станціями знаходилися менш важливі станції Салькове та Джимбулук. Від Новоолексіївки ішла 13-ти верстова залізнична гілка до містечка Генічеськ [115, с. 88]. Генічеська станція була побудована у 1876 році, як тупикова станція Лозово-Севастопольської залізниці на відгалуженій залізничній лінії Мелітополь-Джанкой. Ця станція розташовувалася на материковій частині Таврійської губернії, де з'єднувала Азовське море з Сивашем. Містечко Генічеськ був зручним каботажним портом, де зберігалася видобута сіль, важливим пунктом хлібної торгівлі. В Генічеську були хороші місця для купання і лікувальні грязі, але відсутність курортної інфраструктури, не приваблювала туристів.

Станція Чонгар, яка знаходилася на півострові, з'єднувалася з материком вузьким перешийком, по якому проходив рейковий шлях, і становила собою останню станцію материкової частини Таврійської губернії. Поблизу цієї станції знаходилися великі соляні промисли Чонгарського товариства, яке першим у Криму почало використовувати нові технології у

видобутку солі. Поруч зі станцією, в селі Атамань, діяли великі содовий і хімічний заводи.

Далі за станцією Чонгар, через 4 версти, було відкрито станцію Сиваш, основна функція якої полягала у відправці видобутої солі. Біля цієї станції були облаштовані басейни для просолки шпал, що мало попереджати їхнє швидке гниття та псування.

Першою залізничною станцією на території Криму була станція Таганаш, де також здійснювалось відвантаження солі та хлібних вантажів. Це остання станція, яка проходила територією соляного промислу.

На 19-й версті від станції Таганаш розміщувалася вузлова станція Джанкой, від якої відгалужувалася залізнична лінія на Феодосію, а далі на Керч. Ця лінія, довжиною 178 верст, проходила степовою, безводною та малонаселеною місцевістю. На шляху до Феодосії розмістилися нічим не примітні залізничні станції: Калай, Сейтлер, Грамматикове та Іслам-Терек. Вплив залізниці на ці території був значний. Виключенням стало село Калай, яке після відкриття залізниці на Феодосію у 1892 році, стало залізничною станцією. На початку ХХ століття село розрослося, тут діяло близько десяти торгових підприємств, зводили нові будинки [116, с. 160].

Найбільш ваговою на вказаній лінії була станція Феодосія. Це передостання станція на тупиковій лінії, вона була побудована при прокладенні залізниці до Феодосії, завдяки активному сприянню художника Івана Айвазовського. З будівництвом у 1894 році порту і припортових ліній з'явилася станція Феодосія-порт, що стала незабаром основним вокзалом. У січні 1907 р. станція отримала назву Саріголь (за назвою феодосійського передмістя). На феодосійській залізничній станції можливо було завчасно придбати квитки, віддати на зберігання і для відправки залізницею чи пароплавом багаж, отримати різні довідки, які стосувалися подорожей. Феодосія сприймалася туристами, як одне із найзручніших місць відпочинку. До того ж, проживання у місті було дешевшим, у порівнянні з іншими

курортами узбережжя. Між Феодосією і Петербургом кожного дня курсували прямим сполученням вагони першого та другого класу.

Менші за розміром і значенням станції мали свою історію будівництва. Поява станції впливала на зростання добробуту населеного пункту. Саме так сталося з станцією Владиславівка, яка з'явилась на префеодосійській ділянці залізничної гілки. Керував будівництвом дороги і станції інженер на прізвище Владиславський. За його проектом було збудовано і будівлю вокзалу, яка стала найгарнішим будинком у селі. На честь інженера було названо станцію. При будівництві гілки на Феодосію Владиславівка стала вузловим центром. Обслуговували залізницю і станцію місцеві жителі. Для паротягів обов'язково потрібна була прісна вода, яку й знайшли біля села Сеїт-Асан. Був побудований водогін довжиною сім кілометрів від місця свердловини до станції. Наприкінці століття Владиславівка стала волосним центром, який входив до Феодосійського повіту. Волость нараховувала шістдесят шість селищ і хуторів. У самій Владиславівці жило понад вісімсот осіб, серед яких переважали заможні селяни. За національним складом населення тут переважали росіяни. Але загалом у волості були татарські, грецькі та болгарські села. Владиславівка-станція мала свою амбулаторію, в якій працювали лікар, фельдшер і фельдшерка-акушерка. Також тут діяла школа, для якої винаймали одну кімнату. Земство знайшло гроші на відкриття та будівництво церкви та школи. У 1903 році в селі була відкрита бібліотека [116, с. 147].

За 15 верст від станції Владиславівка знаходилася станція Ак-Манай. Від неї йшла коротка залізнична гілка до каменоломень поблизу села Ак-Манай, де добували черепашник, також звідси йшов роз'їзд на Алі-Бай. На 34 версті знаходилася станція Сім-Колодязів, її назва походила від назви села, в якому ймовірно були колодязі, далі – знаходилися роз'їзди Ойсул і Ташлияр, а на 65 версті станція – Салинь. З Багерового роз'їзду доставляли камінь для будівництва в м. Керчі.

Останньою залізничною станцією була станція Керч. Місто було переважно торгово-промислове, головний промисел населення – рибальство, також розвивалась мукомельна галузь, працювали овочевий та рибний консервні заводи, тютюнова фабрика Мекаксуді. Після винайдення покладів залізної руди, в Керчі почала розвиватися металургія. Для туристів Керч була приваблива археологічними пам'ятками, які активно досліджувалися. Залізничне сполучення без пересадок діяло від Феодосії та Джанкою через Владиславівку двома парами потягів.

Від станції Джанкою на південь головна лінія була спрямована далі на Севастополь. Проходячи рівнинною степовою місцевістю, потяги зупинялися на залізничних станціях Курман-Кемельчі та Біюк-Онлар, які знаходилися в Перекопському повіті. На 68 версті знаходилася такого ж рівня станція Сарабуз, яка вже перебувала в межах Сімферопольського повіту.

Будівництво станції Сімферополь розпочалося восени 1872 року. Поява залізниці для міста мала велике значення і розуміючи це, купецтво та підприємці доклали великих зусиль для внесення змін до початкового плану будівництва дороги. Дорога повинна була пролягти практично по прямій лінії на Севастополь, пройшовши приблизно на відстані 20 кілометрів на захід від Сімферополя. Землевласники Сімферополя безкоштовно надали землю для залізниці та станції з депо для паротягів. В результаті їхніх зусиль дорога відхилилася від початкового плану і пройшла західною болотистою околицею Сімферополя [116, с. 124].

Воротами у Крим завжди вважався Сімферополь і залізничний вокзал та готель з'явилися там, як обов'язкові атрибути вузлової станції. Днем народження вокзалу вважається 14 жовтня 1875 року – день, коли прийшов перший потяг із Мелітополя. Поява нового транспорту і великого промислового підприємства зумовила бурхливий розвиток міста. Місто почали активно забудовувати в західному напрямку від старого кордону. Біля станції виникла найбільша робоча слобода Сімферополя – Залізнична.

Далі від Сімферополя лінія пройшла гірською місцевістю. На відстані 20 верст від Сімферополя знаходилася станція Альма, яка розміщувалася в долині р. Альми. Ця місцевість була відома своїми садами, виноградниками та тютюновими плантаціями. М. Сосногорова у своїй праці «Путівник по Криму для мандрівників» у розділі «Дорога від Сімферополя до Севастополя на Бахчисарай», описувала цю територію так: «Дорога від Сімферополя до Бахчисарая не становить собою нічого цікавого. Орні землі, інколи сади та будинки землевласників, а там степ, степ рівний, перерізаний час від часу ярами. Вдалині тільки вимальовуються уступи гір, з Чатир-Дагом, що височіє посеред них. Тільки відстань від альмінської станції, версти на дві чи три, є виключенням, тому що тут протікає річка Альма, яка стала історичною з часів Кримської війни. Дорога проходить частково Альмінською долиною, яка вкрита чудовими садами. Альмінська станція знаходиться у маєтку графині де-Мезон» [166, с. 159-160]. Станція Альма була споруджена у 1875 році при будівництві Лозово-Севастопольської залізниці. На той час це була невелика залізнична станція 4 класу, яка, крім пасажирських перевезень, доставляла продукцію, вирощену в Альмінській долині в усі частини імперії. Найбільш знаковою спорудою на станції Альма була водонапірна башта, споруда була виконана у східному стилі із місцевого вапняку. Меценатом будівництва цієї башти став Сейд Мир Мухаммед Алім-хан, який був еміром Бухари та мав маєток в м. Ялті і володіння в її околиці. Водонапірна башта стала досить важливим інфраструктурним елементом для залізничної станції, архітектурною пам'яткою станції Альми та тим, що асоціюється з нею передусім.

Наступна станція – Бахчисарай, знаходилася за дві версти від міста. Особливий інтерес подорожніх викликала колишня резиденція ханів у місті Бахчисарай. Наступною в Ялтинському повіті була побудована станція Бельбек, саме біля цієї станції знаходився залізний міст довжиною в 115 сажнів і висотою 15. Далі, через найглибшу й найдовшу Шавринську виїмку в горах, йшла станція Мекензієви Гори, за якою шлях спускався в

Інкерманську долину. На відстані 4 верст проходило чотири тунелі. За станцією Інкерман лінія дороги йшла лівим берегом Чорної річки, а потім по південному узбережжю Севастопольської бухти та на 4-й версті від станції виходила у Троїцький тунель довжиною 137 сажнів [115, с. 131-132.].

Історія станції Севастополь почалася за довго до появи на Кримському півострові залізниці, яка сполучила півострів з материковою частиною країни. Раніше на цьому місці Південної затоки Ахтіарської бухти була трясовина, і лише грандіозне будівництво нового адміралтейства за ініціативою адмірала Лазарєва, що привело до знесення вершини східного її берега, врятувало ситуацію. Зрізаний ґрунт транспортували частково підводами, частково по рейках на кінній тязі, і засипали в болото. Перша в Криму ділянка залізничного шляху протяжністю один кілометр діяла у цьому районі. Болотиста ділянка була засипана й отримала назву Пересип. Згодом, у 1875 році вона й послужила майданчиком для будівництва залізничного вокзалу залізничної гілки Лозова-Севастопольської залізниці. Будівля севастопольського вокзалу була спланована таким чином, що прямо до центрального входу був облаштований пандус, яким могли підніматися екіпажі заможних містян. На початку ХХ століття, коли завершилося будівництво трамвайної гілки між Портовою вулицею і вокзалом, трамваї стали підходити прямо до сходинок центрального входу, сюди ж під'їжджали візники, що прагнули перехопити заможних клієнтів.

У 1896 році Управлінням Катерининської залізниці на посаду керівника Бердянської будівельної дистанції був призначений відомий інженер-архітектор Г. Панафутін. За неповних 3 роки він здійснив проектування і зведення залізничної лінії від ст. Бердянськ до ст. Трояни та ст. Бердянськ-Порт.

Залізнична лінія Чаплине-Бердянськ була відкрита у 1898 році, станції по цій лінії з'являлися в цей же період. Залізничні станції цієї лінії проходили територією Бердянського повіту: Верхній Токмак, Нельгівка, Єлизаветівка, Трояни, вони були пасажирсько-вантажними та невеликими. Останньою

станцією цієї лінії була станція Бердянськ, яка також була відкрита у 1898 році. З початку 1899 року відкрився регулярний рух поїздів по ній. Будівля вокзалу була зведена за проектом інженер-архітектора Г. Панафутіна та стала окрасою міста.

Як зазначає В. Петерс у своїй праці «Сталь в степу», головною подією вихідного дня молодого інженера Альфонса Евераєрта була прогулянка до залізничної станції, аби подивитися як приходить та відправляється єдиний потяг за день [340, с. 43]. Залізнична станція – це своєрідний осередок прогресу, культурного життя й розваг місцевого населення.

Налагоджена інфраструктура залізниць забезпечувала стабільну роботу залізниці та надавала робочі місця. Будівлі залізничних вокзалів, які зводили за прототипом палаців, стали візитівками та окрасами населених пунктів. Об'єкти інфраструктури перетворювалися на громадські простори та сприяли економічному зростанню окремих населених пунктів.

Висновки до четвертого розділу:

Підсумовуючи зазначене у четвертому розділі, нами.

Встановлено, що належне функціонування мережі сухопутних шляхів сполучення не можливе без транспортної інфраструктури. Її становлення відбувалося безпосередньо при будівництві сухопутних шляхів сполучення. Розгалуженість інфраструктурних об'єктів транспортних комунікацій було пов'язане з потребами часу, пасажиропотоку і розвитку логістики.

З'ясовано, що заклади готельного бізнесу були звичним атрибутом мережі шляхів сполучення. З розвитком транспортної системи їх кількість збільшувалася, найбільш розгалуженою мережа закладів трактирного промислу була в містах-портах. До закладів трактирного промислу з відданням в оренду покоїв ми відносимо: готелі, постоялі двори, заїжджі будинки, корчми, а також мебльовані кімнати та подвір'я. До закладів трактирного промислу без віддання в оренду відносимо: трактири та

ресторани, що здійснювали торгівлю міцними напоями. Закладами трактирного промислу без продажу міцних напоїв і віддання в оренду покоїв вважаємо: чайні, харчевні, кав'ярні, кухмістерські, їдальні, кондитерські, тістечні, їстівні та закуочні лавки.

Визначено, що поштова станція була складовою частиною інфраструктури сухопутних шляхів сполучення та слугувала закладом з надання технічних та побутових послуг візникам та подорожнім, окрім звичного пересилання кореспонденції.

Встановлено, що залізничний вокзал – важливий складовий елемент залізничної галузі та транспортної інфраструктури, де здійснювалося технічне обслуговування, перевезення пасажирів та вантажів, будівництво залізничної станції сприяло розвитку території, де вона з'являлась.

Поява об'єкта транспортної інфраструктури пришвидшувала розвиток місцевості, де він розміщувався, сприяючи економічним, соціальним та культурним зрушенням.

ВИСНОВКИ

Головним результатом дисертаційного дослідження стало комплексне вивчення історії розвитку сухопутних шляхів сполучення Таврійської губернії в 1864–1914 рр. як єдиної мережі.

Аналіз історіографічного доробку дозволяє зробити висновок про те, що історія сухопутних шляхів сполучення в більшій мірі зводилося до вивчення історії залізничної мережі, тому найбільш представницьким є історіографічний доробок, який стосується появи і функціонування залізничного транспорту. Особливістю праць, що стосуються розвитку шосе та ґрунтових доріг є те, що більшість з них належать інженерам, а не професійним історикам та більшою мірою висвітлюють розбудову дорожнього господарства півострівної, а не материкової частини губернії. Історіографічний доробок, який висвітлює будівництво і значення транспортної інфраструктури, має фрагментарний характер та повною мірою не відображає означену проблематику. Проте на сьогодні не існує праці, яка б дозволила висвітлити особливості розвитку сухопутних шляхів сполучення Таврійської губернії в 1864–1914 рр.

Використання у дослідженні різних видів історичних джерел сприяло більш повному розкриттю поставлених завдань та всебічному дослідженню проблеми. Актуалізована джерельна база включає в себе неопубліковані та опубліковані джерела. Неопубліковані джерела представлені фондovими зібраннями 6 архівних установ України. Опубліковані джерела були класифіковані на такі види: документальні джерела (законодавчі акти, матеріали комісій, звітні матеріали, матеріали офіційного діловодства, постанови, інструкції, проекти, правила візничого промислу); статистичні матеріали; довідкові видання; періодична преса; наративні, які представлені джерелами особистого походження (подорожні нотатки, щоденники); зображальні джерела (мапи).

Державна політика у сфері будівництва сухопутних шляхів сполучення не мала чіткої стратегії при тому, що законодавча база існувала. Специфічною особливістю було те, що дороги будували для обслуговування функціонування певних галузей, а не як окремий об'єкт. Земська реформа відіграла роль каталізатора змін на місцях, де представники місцевого самоврядування проявляли ініціативу та шукали шляхи позитивних змін у транспортному господарстві. Але на ряду з тим, частими були випадки, коли земства не могли утримувати дороги та не мали кваліфікованих робітників. Неоднозначною була політика щодо обслуговування та експлуатації доріг, які то передавали на баланс земств, то знову повертали в регіональні округи шляхів сполучення. Пошук оптимального варіанту утримання характерний для всього досліджуваного періоду.

Аналіз особливостей будівництва доріг у Таврійській губернії досліджуваного нами періоду дозволив виокремити три етапи цього процесу. На першому етапі (60–70-х рр. XIX ст.) дороги перебували в досить незадовільному стані, рух по них залежав від погодних умов та інших природних факторів. Земства були зацікавлені у будівництві доріг і активно долучались до їх утримання. У більшості випадків населення не чинило спротиву у відчуженні землі, бо вбачало для себе вигоду від появи транспортних комунікацій у своїй місцевості та можливість отримати певні кошти за надану землю. Цей період ознаменувався дослідженням стану, уніфікацією та ремонтом наявних доріг, а також початком будівництва нових. У цей час новостворені земські установи здійснили перші спроби контролювати транспортну сферу та шукати шляхи покращення її стану, було розпочато будівництво доріг, які мали стати під'їзними шляхами до залізничних станцій та портів. Другий етап припадає на 80–90-ті рр. XIX ст. і пов'язаний з передачею доріг до Київського округу шляхів сполучення. У цей період відбулося будівництво більшості шосе в півострівній частині губернії, а саме: Сімферополь-Феодосійського, Яйлинського, Ісарського, Нижнє-Алупського, Ялта-Бахчисарайського, Судак-Феодосійського. Третій

період припадає на початок ХХ століття і триває до 1914 року. У цей час кваліфікованими робітниками будуються шосе і ремонтуються наявні дороги, відкриваються дорожні застави. Спостерігається практика лобювання приватних інтересів при проектуванні та будівництві доріг. Ці обставини призводять до відставання розбудови сухопутних шляхів сполучення материкової частини губернії в порівнянні з півострівною. Водночас, на початок ХХ століття сухопутні шляхи сполучення губернії виділились в розвинену окрему транспортну мережу.

Особливе місце в наданні транспортних послуг належало візникам, які об'єднувалися у групи, мали свою градацію, яка була прописана на рівні законодавства. Керувалися вони «Правилами візничого промислу», їхній побут та життя підпорядковувалися певним вимогам, які стосувалися зовнішнього вигляду та форми одягу, розпорядку дня, місця ночівлі та відпочинку. Статус подорожнього мав менш регламентовані вимоги і залежав від статків та мети подорожі, хоча обидві сторони надання та отримання подорожніх послуг були зацікавлені в розвитку сухопутних комунікацій, адже це впливало на комфорт, безпеку та тривалість поїздки. На дорогах Таврійської губернії можна було простежити еволюційні зміни транспортних засобів. Звичний диліжанс, карету, тарантас, фаєтон, дροжки, ландо поступово замінили велосипеди, омнібуси та автомобілі. Всі ці модернізаційні заходи сприяли збільшенню пасажиропотоків та робили подорож мандрівника більш мобільною та комфортною, але візничий промисел не втратив своєї актуальності в перевезенні пасажирів.

Становлення та розбудова залізничної мережі Таврійської губернії мало певні труднощі, існував ряд проектів, що не знайшли підтримки. Процес будівництва залізниці мав кілька етапів. Перший етап припадає на 60–70-ті рр. ХІХ ст. і характеризується полемікою щодо вибору найбільш оптимального варіанту. В цей період відбувається будівництво Лозово-Севастопольської залізниці, яка з'єднала губернію з іншими регіонами, покращивши її соціально-економічне становище. Залізничне будівництво в

Таврійській губернії ускладнювалося специфічними ландшафтними характеристиками території, які уповільнювали процес будівництва, змушували вести постійний пошук вигідних і зручних шляхів будівництва, особливі складнощі виникали при будівництві залізниці в гірській місцевості. Масове будівництво залізниць припадає на 80–90-ті рр. XIX століття і характеризується появою залізничних колій у містах-портах губернії та участь у реалізації проектів відомих людей, що сприяло збільшенню товарообігу. Третій етап хронологічно припадає на початок XX століття і триває до 1914 року. Він характеризується появою залізничних колій у віддалених регіонах губернії, які стають частиною єдиної мережі сухопутних шляхів сполучення. На початку XX століття залізниці стали державною власністю, що зумовило зміну в тарифно-ціновій політиці. Саме з цього часу залізничний транспорт набуває популярності. Залізничний транспорт сприяв розвитку економіки регіону, інші види транспорту не могли конкурувати у швидкості доставки та вантажоперевезенні. Залізничний транспорт став пріоритетним видом у перевезенні пасажирів.

Розвиток залізничної мережі вимагав збільшення кількості кваліфікованих робітників. Для реалізації цього завдання було відкрито в губернії Севастопольське технічне залізничне училище, що здійснювало підготовку спеціалістів для залізничної мережі. Державна політика в кадровому питанні ґрунтувалася на територіальному принципі та створенні цілих династій залізничників, для реалізації цих принципів впроваджувалася спрощена процедура вступу до навчальних закладів та система надання пільг.

Питання будівництва та ремонту інфраструктурних об'єктів було важливим аспектом у функціонуванні мережі сухопутних шляхів сполучення. Більш вагоме значення відводилося залізничним станціям та поштовим станціям, що було закономірним, позаяк залізнична мережа перебувала на піку свого розвитку, а поштова станція також була важливим елементом в поштовому відомстві. Технічні споруди відігравали важливе значення для забезпечення безперервного і безпечного руху, але підлягали постійним

руйнаціям та впливам погодних катаклізмів, що спонукало шукати нових більш надійних матеріалів та конструкцій для будівництва мостів і тунелів. Поява дорожніх знаків сприяла забезпеченню безпеки на дорогах та збільшенню поінформованості всіх учасників дорожнього руху. Заклади трактирного промислу також відносяться до інфраструктурних об'єктів мережі шляхів сполучення, вони представлені видовим різноманіттям та забезпечують комфорт візникам та подорожнім. З розвитком мережі шляхів сполучення кількість закладів збільшилася, густина їх розміщення припадає на міста-порти Таврійської губернії. Вивчення процесу виникнення та розвитку закладів трактирного промислу, поштових та залізничних станцій дозволяє стверджувати, що вони досі не були предметом комплексного дослідження і розглядалися виключно як об'єкти інших галузей, не розглядали їх як повноцінні інфраструктурні об'єкти мережі сухопутних шляхів сполучення.

Вивчення історії трансформації мережі сухопутних шляхів сполучення Таврійської губернії (1864–1914 рр.) в контексті особливостей державної політики у сфері будівництва шляхів сполучення та модернізаційних перетворень відкривають перспективу включення в дослідження водних шляхів сполучення, а також проведення комплексного дослідження з історії розвитку шляхів сполучення Південної України.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ ТА ЛІТЕРАТУРИ

НЕОПУБЛІКОВАНІ ДЖЕРЕЛА

Державний архів Автономної Республіки Крим

**Ф. 26. Канцелярія Таврійського губернатора, м. Сімферополь
Таврійської губернії.**

Оп. 1.

1. Спр. 25020. Об учреждении должности управляющего почтовою частью в губернии. 1869. 3 арк.
2. Спр. 25056. Относительно устройства в Бердянском уезде заезжих дворов на дорожных полосах для охранения мостов. 01. 03. 1869. 8 арк.
3. Спр. 25127. Об оказании содействия поверенному кандидата Фишера почетному гражданину Хлудову при изысканиях для железной дороги от Бердянска через Орехов до Александровска. 01. 06. 1869. 2 арк.
4. Спр. 25159. О выдаче открытых прошений инженерам Руденко, Грачеву, Скальскому и Кронебергу и об оказании им содействия по изысканию железной дороги от Симферополя до Севастополя. 25. 06. 1869. 3 арк.
5. Спр. 25346. Об оказании содействия контр-адмиралу Глазенапу и потомственному почетному гражданину Санкт-Петербурга купцу Михайлову произвести изыскания для железной дороги. 30.04. 1870. 2 арк.
6. Спр. 25369. Об оказании содействия инженерам Штромбергу и Белелюбову при изыскании ими железных дорог. 09.06. 1870. 4 арк.
7. Спр. 25386. О нанесении побоев тремя неизвестными почтальону Борщову и ямщику Селютину при сопровождении последними почты в 3-х верстах от Симферополя на Сарабузы. 15.07. 1870. 5 арк.

8. Спр. 25389. О дозволении инженер полковнику Аманду Струве производства изысканий для железных дорог в Таврической губернии. 19.06.–03.07. 1870. 2 арк.
9. Спр. 25424. Об учреждении между Балаклавой и Севастополем, Алешками и Перекопом, и Бурундукскою станцией отправлением (обыкновенных почт) одноконных верховых почт. 1870. 1 арк.
10. Спр. 25427. О высочайшем разрешении коммерции советнику Петру Губонину произвести изыскания для железной дороги. 02.10. 1870. 3 арк.
11. Спр. 25655. По ходатайству купцов Розенталя и Балабанова о покровительству предлагаемых о постройке ветки железной дороги от Перекопских соляных озер до главной линии Лозово-Севастопольской ж/д. 29.02. 1872. 3 арк.
12. Спр. 25664. По ходатайству Бердянского земства о проведении к г. Бердянску железной дороги. 13.03. 1872. 12 арк.
13. Спр. 25669. О высочайшем разрешении титулярному советнику Кнышеву произвести на собственный счет изыскания для устройства железной дороги к Феодосии. 24.03. 1872. 10 арк.
14. Спр. 25682. О вручении ямщику Севастопольской почтовой станции Бурову всемилостивейшем повиновении золотых часов. 20 апреля 1872. 5 арк.
15. Спр. 25686. По ходатайству мещан г. Феодосии жительствовавших в урочищах Ближних и Дальних Камыши и Байбуги об отмене постановления Феодосийской думы о трактирных заведениях. 03.05. 1872. 26 арк.
16. Спр. 25686. О принятии мер, чтобы экипажи, запряженные тройками не ездили по дороге ведущей к Аутскому водопаду и от Ливадийской фермы к Орианде. 25.05. 1872. 1 арк.
17. Спр. 25894. О рапорте смотрителя Парпачской почтовой станции на братьев Лютикова и Терентия, за то что они вспахали почтовую дорогу. 22. 03–11.04. 1873. 4 арк.

18. Спр. 25925. О стачке рабочих Лозово-Севастопольской железной дороги. 20. 04–18.05. 1873. 48 арк.
19. Спр. 25959. Об оказании содействия Инженер Надворному Советнику Гольместрему 2-му при изыскании для соединения железных дорог. 21.06.–30.06. 1873. 4 арк.
20. Спр. 25961. О перемещении Симферопольской телеграфной станции в дом купца Бреннера. 28. 06.–17.08. 1873. 2 арк.
21. Спр. 26004. О не дозволении ездить по улицам г. Симферополя подводам, запряженных верблюдами. 05.08.–07.08. 1873. 2 арк.
22. Спр. 26030. О доставлении Министерству Внутренних дел сведений по вопросу о необходимости изменения положения о трактирных заведениях. 01.03. 1873–29.10. 1877. 99 арк.
23. Спр. 26130. О неправильном заявлении почтальона о сделанном будто бы нападении на почту (Городков). 1873. 3 арк.
24. Спр. 26247. По рапорту Перекопского уездного исправника. О беспорядках производимых рабочими Лозово-Севастопольской железной дороги расположенными на песчаных карьерах близь дер. Болгарь. 22. 05.–13.06. 1874. 6 арк.
25. Спр. 26335. О найме дома для помещения Симферопольской губернской почтовой конторы и о лучшем устройстве быта служащих в конторе. 11.03.–10.04. 1875. 18 арк.
26. Спр. 26365. Прошение Перекопских соледобывателей о постройке железной дороги к Перекопским соляным озерам от линии Лозово-Севастопольской железной дороги. 14.08. 1875–31.12. 1878. 14 арк.
27. Спр. 26462. Прошение купца Абрама Хотинского о выдаче ему платежей по содержанию почтовых станций. 17. 02.–28.05. 1876. 15 арк.
28. Спр. 26503. Об устройстве в Крыму шоссейной дороги от Бахчисарайской станции. 17.05.–31.12. 1876. 10 арк.

29. Спр. 26551. О доставлении сведений относительно затруднений в свободном следовании почт по грунтовых дорогах во время таяния снегов и проч. 18. 10.–09.10. 1876. 15 арк.

30. Спр. 26574. Об устройстве Лозово-Севастопольской железной дороги. 31.01. 1876–31.12. 1879. 44 арк.

31. Спр. 26627. О найме дома под помещение Симферопольской телеграфной станции. 13.03.–20.03. 1877. 2 арк.

32. Спр. 26673. Об устройстве дороги между Алуштой и Судакком. 16.06. 1877–03.08. 1878. 13 арк.

33. Спр. 26724. Об исправлении дорог в Таврической губернии. 04.11.–10. 12. 1877. 7 арк.

34. Спр. 26792. Об исправлении почтовых дорог и мостов 10.01.–23.08. 1879. 17 арк.

35. Спр. 26799. По прошению мещанина Лейбы Бернштейна о разрешении ему открыть в г. Симферополе справочное место. 16.01.–14. 02. 1878. 28 арк.

36. Спр. 26846. По представлению Бердянского портового начальника относительно выгрузки балласта в Бердянском порту. 24.06.–21.07. 1878. 4 арк.

37. Спр. 26862. Об исправлении шоссейных дорог. 11.06–25.06. 1878. 2 арк.

38. Спр. 26871. О похищении на станции Михайловке у сопровождающего почту почтальона Власко почт-пакета на 530 руб. 13.08.–18.09. 1878. 6 арк.

39. Спр. 26903. Об упразднении почтового тракта между Перекопом и Алешками. 27.11. 1878.–31.12. 1879. 5 арк.

40. Спр. 26916. Об ограничении почтовых дорог определенными в дорожном уставе знаками. 14.12. 1878.–31.12. 1879. 11 арк.

41. Спр. 26941. Относительно доставления в Почтовый департамент составления о кредите для выдачи почтосодержателем прогонов за лошадей,

выставляемых под прогон высочайших особ в 1879 г. 04. 04.–13.04. 1878.
2 арк.

42. Спр. 27014. Об утверждении устава компании для поддержания сообщения между Симферополем, Севастополем и Ялтой. 22.02.–13.11. 1879.
14 арк.

43. Спр. 27015. Об устройстве в г. Бердянске мостовых. 22.02. 1879–
31.12. 1880. 4 арк.

44. Спр. 27135. О высылке начальнику Одесского телеграфного округа открытых листов для взимания земских лошадей. 10. 06.–15.06. 1879. 6
арк.

45. Спр. 27191. Об исправлении почтовых дорог в Таврической губернии. 09.08. – 31.12. 1879. 10 арк.

46. Спр. 27231. О разыскании злоумышленников покушавшиеся на крушение поезда между станциями Ново-Алексеевкой и Рыково. 09. 10–
31.12. 1879. 16 арк.

47. Спр. 27232. По предложению Г. Одесского генерал-губернатора об образовании комиссии для избрания направления путей от Южнобережского шоссе в нагорную часть Крыма. 11.12. 1879–31.12. 1880.
7 арк.

48. Спр. 27334. Об исправлении почтовых дорог и мостов. 10.04.–
17.04. 1880. 2 арк.

49. Спр. 27367. О высылке из губернии 50 человек крестьян Калужской губернии работавших по проведению шоссе из Алушты в Судак за незаконное требование и неисполнения ими условий с подрядчиком.
15. 06.–17. 06. 1880. 15 арк.

50. Спр. 27550. По отношению комиссии назначенной для исследования правильности действий по постройке Алушто-Судакской дороги и о высылке инженера Дунина-Барковского. 13. 06.–16. 07. 1881.
8 арк.

51. Спр. 27551. По прошению кандидата Харьковского университета Льва Хитрова о выдаче ему свидетельства на право найма меблированных комнат. 06.06.–30.07. 1881. 13 арк.

52. Спр. 27704. По ревизии начальника губернии обустройстве в губернии мостовых и верстовых столбов. 08.05.–24.12. 1882. 9 арк.

53. Спр. 27751. Об ограблении близь станции Шуют-Джурет Бердянского уезда почты. 27.09. 1882. 1 арк.

54. Спр. 27815. О выдаче голопристанскому крестьянину Григорию Чернявскому свидетельства на право открытия им трактирного заведения. 12.02. 1883. 5 арк.

55. Спр. 27851. О выдаче доктору Стельмаховичу свидетельства на право содержания меблированных комнат. 20.02.–22.02. 1883. 16 арк.

56. Спр. 27873. О выдаче дворянке Юдифь де-Опаген свидетельства на право открытия в г. Ялте меблированных комнат. 14.03.–24.05. 1883. 7 арк.

57. Спр. 27881. О разрешении штатному рядовому Дементию Тодоровскому отдавать в найм меблированные комнаты. 02. 04.–24.05. 1883. 16 арк.

58. Спр. 27914. Об устройстве в Симферополе ночлежных приютов. 01. 06.–13.08. 1883. 10 арк.

59. Спр. 27917. О нападении на почту следующую из Бердянска в Ногайск. 02. 07.–11.07. 1883. 6 арк.

60. Спр. 28127. Канцелярия Таврического губернатора стол распорядительный. С обязательными постановлениями г. Таврическим Губернатором. 13.07. 1894. 28 арк.

**Ф. 250. Начальник Ділянки кримських шосе. Правління
Київського округу шляхів сполучення, м. Ялта Таврійської губернії**

Оп. 1.

61. Спр. 9. С краткой перепиской по разным предмета(по вопросам ведения отчетности по постройки шоссейных дорог, доставке материалов и других). 23.12. 1898–07.12. 1899. 342 арк.

62. Спр. 15. Начальника участка Крымских шоссе. По устройству шоссейной дороги от дер. Карагозы до гор. Карасубазара через Старый Крым. 20. 09. 1899–27.12. 1900. 380 арк.

Державний архів міста Севастополь

Ф. 15. Канцелярія Севастопольского градоначальства

Оп. 1

63. Спр. 1. Обзор Севастопольского градоначальства за 1878 год. 1879. 18 арк.

64. Спр. 5. Обзор Севастопольского градоначальства за 1888 год. 1889. 21 арк.

Державний архів Одеської області

Ф. 1 Канцелярія Новоросійського і Бессарабського генерал-губернатора

Оп. 44.

65. Спр. 11. Об отчуждении из Бахчисарайской городской земли 38 дес. 1839 кв. саж. Под устройство Лозово-Севастопольской железной дороги. 05. 03.–20. 10. 1873. 44 арк.

66. Спр. 84. Об устройстве гостиниц в городах Севастополь, Ялта и Феодосия для улучшения местного благоустройства. 28.06.1869–09.07. 1870. 22 арк.

Оп. 42

67. Спр. 107. Об установлении в пользу г. Ялты сбора с биржевых экипажей и верховых лошадей. 14.09.–28.09. 1865. 6 арк.

Ф. 307. Управління Одеського поштово-телеграфного округу м. Одеса.

Оп. 7.

68. Спр. 367. Переписка с Таврическим Губернатором и др. Учреждениями об открытии в г. Балаклаве конно-почтовой станции (Имеется схема дороги Севастополь-Балаклава). 08. 08. 1883–29. 03. 1901. 90 арк.

69. Спр. 368. Переписка с Главным Управлением почт и телеграфов Ак-Мечетской телефонной станции в почтово-телефонное отделение и о перевозки почты от Ак-Мечети до Евпатории. 01.12. 1885–17.12. 1889. 103 арк.

70. Спр. 374. Об учреждении почтосодержателем Алексеем Набиркиным экипажного сообщения между Севастополем и Ялтой. – 12.12. 1888–16.04. 1890. 34 арк.

71. Спр. 387. Переписка с Главным Управлением почт и телеграфов, Мелитопольской уездной земской управой и с др. об устройстве в городе Мелитополе телефонной сети. 23.02.–16.04. 1896. 8 арк.

72. Спр. 397. Об устройстве телефонного сообщения между имением «Новый Свет» Голицына и Судакским почтово-телеграфным отделением. 27.06. 1893–24.10. 1898. 16 арк.

73. Спр. 799. Переписка с Главным Управлением почт и телеграфов др. учреждениями об устройстве телефонной сети в городе Симферополь(имеется смета). 21.11. 1889–16.10. 1898. 52 арк.

Державний архів Херсонської області

Ф. 237 Хорлівське поштове відділення Дніпровського повіту

Таврійської губернії

Оп. 1

74. Спр. 1. Циркуляры начальника Одесского почтово-телеграфного округа о разрешении приема международных телеграмм, отправления денежных переводов и корреспонденции, установлении новых линий перевозки почт и др. Чертежи изменения хода почт. (Хорловское почтовое отделение Днепроовского уезда Таврической губернии). 04.01. 1899–14. 01. 1900. 109 арк.

75. Спр. 2. Циркуляры начальника Одесского почтово-телеграфного округа о закрытии и открытии новых почтово-телеграфных учреждений, правилах направлении корреспонденции, установлении перевозки почты вновь устроенным железным дорогам. Сведения об учреждении Одесского почтово-телеграфного округа. 13.01. 1901–03.01. 1902. 143 арк.

76. Спр. 4. Циркуляры начальника Одесского почтового-телеграфного округа об улучшении работы почтово-телеграфными чиновниками, об открытии перевозки почт по железным дорогам, о правильности передачи дежурства почтовыми работниками и др. 12. 01.–23.12. 1902. 382 арк.

Центральний державний історичний архів України, м. Київ

Ф. 692 Київський округ шляхів сполучення

Оп. 11

77. Спр. 5. По предмету посадки деревьев по шоссе. 24.01.–17.06. 1870. 18 арк.

78. Спр. 13. По вопросу Департамента шоссейных и водяных сообщений от 31 марта за № 2143 о распределении заставных домов по округу для увеличения шоссейного сбора. 05.04. 1876. 5 арк.

79. Спр. 33. О поступлении в введение X Округа П. С. из Министерства Внутренних Дел шоссе Южнобережского, Севастопольского и Сарабузского, находящиеся в Крыму. 29.03.–19.12. 1879. 88 арк.

80. Спр. 27. О введение повсеместного на шоссейных дорогах ремонтируемых хозяйственно, постоянных рабочих и о распределении шоссейных дорог на разряды со ответственности деятельности проезда и потребностям ремонта. 19.04. 1879–08.01. 1880. 42 арк.

81. Спр. 25. О 2-х чугунных катках высланных с Киево-Брестского шоссе в город Симферополь для ремонтных работ Крымских шоссе и о заготовке взамен таких же новых 2 катка для ремонтных работ Киево-Брестского шоссе в г. Варшаве у фабриканта Рудского. 13.02.–10.06. 1880. 14 арк.

82. Спр. 9. О производстве ремонта шоссе и дорог на Крымском участке в 1881 году. 17.01. 1881–13.08. 1884. 615 арк.

83. Спр. 10. С предположениям Г. Министра почт и телеграфов статья-секретаря Макова о приеме в ведение П. С. всех станционных домов по шоссе Крымского участка от Симферополя, через Ялту до Севастополя, за исключением одного Ялтинского дома в 1881 году. 14.01. 1881.–21.07. 1882. 22 арк.

84. Спр. 77. Дело с техническими отчетами по ремонтному содержанию шоссе и дорог на Крымском участке в 1880/1881 гг. 21.11. 1881–20.03. 1886. 421 арк.

85. Спр. 63. Об установлении шоссейного сбора с проезжающих по Крымским шоссе. 07.01. 1882–19.07. 1886. 72 арк.

86. Спр. 65. О передаче шоссе по городам во введение городских общественных управлений. 15.05. 1882–08.03. 1913. 505 арк.

87. Спр. 68. О составлении проекта на устройство шоссе от северного склона хребта Яйлы до г. Бахчисарай. 10.09. 1882–06.06. 1887. 85 арк.

88. Спр. 50. По изысканию от г. Феодосии до местечка Судак на Крымском участке. 05.09. 1884–13.09. 1908. 615 арк.

89. Спр. 32. По уширению части полотна Южнобережского шоссе в Крымском участке в 1885 г. 08.04.–19.10. 1885. 12 арк.

90. Спр. 111. По устройству обхода Перовского перевала между Байдарскими воротами и ст. Чаталь-Кая. 23.09. 1885–15.04. 1891. 29 арк.

91. Спр. 15. По устройству фонтанов для водопоя на Яйлинской дороге и на Южнобережском шоссе у Айданильской казармы в Крымском участке в 1886 году. 18.02. 1886–27.01. 1887. 12 арк.

92. Спр. 44. По вопросу о передаче шоссейных дорог находящихся в имени Его Величества Ливадия в ведении Министерства путей сообщения. 25.05. 1886–16.10. 1887. 32 арк.

93. Спр. 76. С техническим отчетом по устройству фонтанов на Яйлинской дороге на Южнобережном шоссе у Айданильских казарм в Крымском участке за 1886 г. 29.11. 1886–30. 10. 1887. 8 арк.

94. Спр. 80. С техническим отчетом по капитальной перестройке деревянных мостов № 78 и 82 между Симферополем и ст. Мамут-Султан во 2 дистанции Крымского участка за 1886 г. 15.12. 1886–10.12. 1887. 11 арк.

95. Спр. 32. По удлинению каменной набережной на 64-й версте от м. Алушта к м. Судаку по 2-й дистанции Крымского участка в 1887 году. 18.05.–02.06. 1887. 4 арк.

96. Спр. 51. По устройству шоссе от вершины горного хребта Яйлы до ст. Бахчисарай. 10.07. 1887–17.09. 1894. 205 арк.

97. Спр. 59. По разным улучшениям на Крымских шоссе, предложениям Директора Департамента Ш. и В. С. при объезде им этих шоссе в сентябре 1887 г. 07.10. 1887–08.01. 1888. 6 арк.

98. Спр. 66. С техническим отчетом по устройству новых деревянных тумб и каменных сотенных знаков на Алушто-Судакском шоссе в 1887 году. 01.11. 1887–29.10. 1890. 12 арк.

99. Спр. 68. С техническим отчетом по уширению полотна Южнобережного шоссе между Ялтой и ст. Айданиль в 1887 году. 08.12. 1887–26.10. 1888. 8 арк.

100. Спр. 32. По перестройке 7 переездных мостиков на перегоне от ст. Таушань-Базарь к г. Симферополю в пределах 2 дистанции в 1889 году. 24.04.–17.05. 1889. 11 арк.

101. Спр. 35. С техническим отчетом по ремонту содержания Крымского участка в 1888 году. 04.05. 1889–18.05. 1892. 22 арк.

Інститут Рукопису Національної бібліотеки України ім.

В. Вернадського

Ф. XXXVIII. Архів Воблого К.Г.

102. Спр. 351. О плохом состоянии русских железных дорог. Статья. 4 арк.

103. Спр. 407. Хлебный грузооборот по железных дорогах и водных путях по губерниях Украины за 1875, 1880, 1885, 1890, 1895 гг. (Таблицы с пометками Воблого К.Г.). 6 арк.

Ф. 61. Архів Кістяківського А.

104. Спр. 288. Фельдзер Л. Ответственность железнодорожных предпринимателей за ущерб нанесенный лицам эксплуатацией дороги по германскому закону от 07. 06. 1871–06.04. 1880. 22 арк.

ОПУБЛІКОВАНІ ДЖЕРЕЛА

105. Баханов К.А., Лыман И.И. Бердянск в дневниках титулярного советника В.К. Крыжановского. Крыжановский В.К. Дневники. Запорожье: Просвіта, 2002. 218 с.

106. Витмер А.Н. Шоссе на Южном берегу. Материалы дорожно-технической комиссии Ялтинского земства. Ялта, 1916. 29 с.

107. Гартман Р. Выписки из записной книжки Р. Фон-Гартмана по вопросу о постройке железной дороги в Крыму. СПб.: Типо-литография А.З. Винеке, 1897. 31 с.

108. Деятельность Министерства Путей Сообщения по учебному делу в 1896 году. *Вестник министерства путей сообщения*. 1897. № 29. С. 691,

109. Договор о постройке гранитных мостов в г. Севастополе. Севастополь: Тип. Якубовского, 1882. 26 с.

110. Журнал заседания комиссии по определению состояния казенных шоссеиных дорог в Крыму и выработке условий передачи этих дорог Таврическому губернскому земству. Симферополь, 1898. 77 с.

111. Журнал комиссии о новых железных дорогах по вопросу о проекте электрического трамвая Севастополь-Алушта. Заседания 17 и 26 февраля и 9 марта 1910. [Б. м.], [Б. г.].

112. Журнал Мелитопольской уездной земской управы и доклад о конно-железной дороге. Москва, 1868. 23 с.
113. Из постановлений Евпаторийского уездного собрания за 1866–1870 год. Симферополь: типография С. Спиро, 1870. [Б. с.].
114. Извещение от Департамента железных дорог. *Вестник Министерства путей сообщения*. 1897. № 48. С. 1055.
115. Иллюстрированный путеводитель по южным железным дорогам. Харьков, 1913. 269 с.
116. Иллюстрированный спутник по Курско-Харьково-Севастопольской железной дороге. Харьков, 1902. 250 с.
117. Инструкция для производства изысканий и составления проекта железнодорожной линии по Южному берегу Крыма. СПб.: Тип. Эрлиха, 1903. 36 с.
118. Кефали И. Краткий обзор дорожного строительства Ялтинского уездного земства с 1895 г. по 1911 г. [Б. м.], [Б. г.]. 35 с.
119. «Кращий порт Азовського моря». Літопис історії Бердянська очима кореспондентів «Одеського Вісника» (1861 – 1875 рр.) // Упорядники: І.І. Лиман, В.М. Константінова. Бердянськ–Таганрог: РА «Тандем-У», 2007. 360 с.
120. Марков Є.Л. Нариси Криму. Картини кримського життя, історії та природи. К.: Темпора, 2007. 584 с.
121. Об изменении правил льготного проезда генералов, офицеров и военных врачей по железным дорогам. *Вестник министерства путей сообщения*. 1897. №19. С. 471-472.
122. Об изменениях в составе Екатерининской, Курско-Харьково-Азовской и Лозово-Севастопольской железных дорог. *Вестник Министерства путей сообщения*. 1896. 1 января–1 июня. С. 567
123. Об отчуждении земель под устройство шоссе от местечка Судака до города Феодосии. *Вестник министерства путей сообщения*. 1897. № 29. С. 666.

124. Об утверждении нового расписания городов и поселений по классам для взимания государственного квартирного налога. *Вестник министерства путей сообщения*. 1897. № 29. С. 681-691.

125. Отчет о состоянии и деятельности Бердянского торгового порта за 1909 год. Бердянск: типография К.Н. Безсонова, 1910. [Б. с.]

126. Отчет по постройке Джанкой-Феодосийской железной дороги 1890-1892 гг. СПб.: Типография и литография Н. Еветифьева, 1893. 698 с.

127. Отчет Севастопольского технического железнодорожного по строительной части училища за 1897–1898 учебный год, второй со времени открытия его в г. Севастополе. Севастополь: Типография Ковалева, 1899. 39с.

128. Отчет Севастопольского технического училища за 1896–1897 учебный год (с 1-го июля 1896 г. по 1-е сентября 1897 г.). Севастополь: Типография Харченко, 1898. 46 с.

129. Памятная книга Таврической губернии. / Под ред. К. А. Вернера. Симферополь: типография Таврического губернского комитета, 1867. 657 с.

130. Памятная книга Таврической губернии. Выпуск 1 / Под ред. К.В. Ханацкого. Симферополь: типография газеты «Крым», 1889. 695 с.

131. Памятная книжка Таврической губернии на 1916 г. / Ред. Часовников. – Симферополь: Изд. Таврического губернского статкомитета, 1916. 287 с.

132. Первая всеобщая перепись населения Российской империи 1897 г. / Под редакцией Н.А. Тройницкого. ХLI. Таврическая губерния. СПб.: издание Центрального статистического комитета Министерства внутренних дел, 1904. 314 с.

133. «Повітова столиця». Літопис історії Бердянська очима кореспондентів «Одеського Вісника» (1876–1893 рр.) // Упорядники: Ігор Лиман, Вікторія Константінова. Бердянськ; Невинномиськ: РА «Тандем – У», 2007. 378 с.

134. Подробный атлас Российской империи с планами главных городов: 70 карт. СПб.: издание картографического заведения А. Ильина, 1871. 73 л.

135. Полное Собрание законов Российской Империи (ПСЗРИ).СПб.: типография II Отделения Собственной Его Императорского Величества Канцелярии. 1863. Собр. II. Т. XXXVI. От. № 37191–37826. 1032 с.

136. ПСЗРИ. — СПб.: Государственная типография, 1887. Собр. III. Т. IV. От № 1934–2642. 1252 с. разд. паг., 22 л. ил.

137. ПСЗРИ. СПб.: Государственная типография, 1885. Собр. III. Т. I. От № 1–585. 603 с. разд. паг., 11 л. ил.

138. ПСЗРИ. СПб.: Государственная типография, 1886. Собр. III. Т. II. От № 586–1292. 1127 с. разд. паг., 16 л. ил.

139. ПСЗРИ. СПб.: Государственная типография, 1887. Собр. III. Т. V. От № 2643–3435. 1458 с. разд. паг., 66 л. ил.

140. ПСЗРИ. СПб.: Государственная типография, 1888. Собр. III. Т. VI. От № 3436–4137. 1218 с. разд. паг., 42 л. ил.

141. ПСЗРИ. СПб.: Государственная типография, 1889. Собр. III. Т. VII. От № 4138–4932. 1128 с. разд. паг., 29 л. ил.

142. ПСЗРИ. СПб.: Государственная типография, 1890. Собр. III. Т. VIII. От № 4933–5685. 1153 с. разд. паг., 11 л. ил.

143. ПСЗРИ. СПб.: Государственная типография, 1891. Собр. III. Т. IX. От № 5686–6504. 1452 с. разд. паг., 37 л. ил.

144. ПСЗРИ. СПб.: Государственная типография, 1897. Собр. III. Т. XIII. От № 9217–10232. 1382 с.

145. Положение о постройке дорог 1833 г. *Почтово-телеграфный журнал*. 1902. С. 71-72

146. Постановление Мелитопольского уездного земского собрания четвертого очередного созыва 1-го сентября 1869 г. с приложением докладов уездной земской управы. Симферополь: Типография С. Спиро, 1870. 234 с.

147. Постановления Мелитопольского уездного земского собрания пятого очередного созыва 1870 г. Симферополь: Типография Таврического губернского правления. 1871. 236 с.

148. Постановления Симферопольского уездного земского собрания созыва 1867 года. С приложением докладов уездной земской управы. Симферополь: Типография С. Спиро, 1867. 88 с.

149. Постановления Феодосийского уездного земского собрания XXXVIII очередной сессии от 20 по 25 сентября 1903 года с предложениями. Феодосия: Типография И.М. Косенко, 1904. 110 с.

150. Почтовый дорожник Российской империи с приложением нулярной карты. СПб., 1875. 642 с.

151. Правила и инструкции по дорожному капиталу, установленные Таврическим губернским земским собранием на основании закона 1 июня 1895 г. с приложением правительственных циркуляров. Симферополь: Тип. Спиро, 1900. 51 с.

152. Правила и такса для извозчиков в г. Феодосия. Феодосия, [Б. г.]. 14 с.

153. Правила извоза по бухтам в г. Севастополе на яликах и баркасах. Севастополь, 1880. 12 с.

154. Правила извоза по бухтам в г. Севастополе на яликах и баркасах. Севастополь, 1888. 10 с.

155. Правила извозного промысла в г. Севастополе легкой и ломовой биржи. Севастополь, 1888. 20 с.

156. Правила извозного промысла в г. Севастополе. Севастополь, 1877. 15 с.

157. Правила извозного промысла в г. Ялте. Обязательные постановления о мерах безопасности. Ялта, 1889. 12 с.

158. Правило извозного промысла в г. Севастополе. Севастополь: Типография Харченко, 1885. 19 с.

159. Приложение к записке члена Таврической земской управы г. Ашера о соединении Крыма железною дорогою с Центральными губерниями. [Б. м.], [Б. г.]. 38 с.
160. Проект договора на устройство и эксплуатацию электрической железной дороги в г. Ялте. [Б. м.], [Б. г.]. 20 с.
161. Проект договора Симферопольской городской управы и предпринимателей на устройство в Симферополе электрического трамвая. [Б. м.], 1898. 6 с.
162. Проект резолюции по делу об учреждении общества Евпаторийской железной дороги и порта. СПб, 1893. 7 с.
163. Проект условия на постройку и эксплуатацию Черноморской Севастополь-Ялтинской железной дороги. СПб. : Тип. Демакова, 1895. 12 с.
164. Проект. Устав о государственных путях сообщения. СПб.: Типография Министерства путей сообщения (А. Бенке). 1884. 248 с.
165. Путеводитель по железным дорогам. Маршрут №1 Петербург-Москва-Крым. СПб: Москвича, 1911. 32 с.
166. Путеводитель по Крыму для путешественников / Сост. М. Сосногорева. Одесса: Типография Л. Нитче, 1874. 462 с.
167. Путеводитель по Крыму с историческим описанием достопримечательностей Крыма / Сост. Е.В. Ливановым. Москва, 1875. 261 с.
168. Пути сообщения в России. *Железнодорожник*. 1904. № 38. С.10.
169. Разные известия и сообщения. *Вестник Министерства путей сообщения*. 1897. № 34. С. 824.
170. Разные известия и сообщения. *Вестник министерства путей сообщения*. 1897. № 39. С. 917.
171. Разные известия и сообщения. *Вестник министерства путей сообщения*. 1897. №15-16. С. 425.
172. Разные известия и сообщения. Деятельность Министерства путей сообщения по учебному делу в 1896 г. *Вестник министерства путей сообщения*. 1897. № 29. С. 691-693.

173. Разные известия и сообщения. Инвалидный для железнодорожных служащих дом императора Александра II в 1896 году. *Вестник министерства путей сообщения*. 1897. № 34. С. 824.

174. Россия 1913 год. Статистико-документальный справочник / Отв. ред. А.П. Корелин. СПб. : Российская Академия Наук Институт Российской истории, 1995. 416 с.

175. Россия. Полное географическое описание нашего отечества. Настольная и дорожная книга / Под ред. В.П. Семенова-Тян-Шанского. Т. 14.: Новороссия и Крым. СПб.:Изд. А.Ф. Дебриена, 1910. 981 с.

176. Сборник постановлений Бердянского уездного Земского Собрания с 1866 г. по 1908 г. Симферополь, 1908. Т. 1. 932 с.

177. Сборник статистических сведений о железных дорогах в России по 1 января 1874 с приложением карты российских железных дорог / Под ред. А.В. Соллогуб. СПб., 1874. 144 с.

178. Сидоров В.М. Окольной дорогой: Путевые заметки и впечатления: Рига. Вильно. Киев. Одесса. Константинополь. Крым. Екатеринослав. СПб.: тип. А. Катанского и К°, 1891. 338 с.

179. Список личного состава Министерства путей сообщения. СПб.: издание канцелярии Министерства, 1896. 1517 с.

180. Список населенных мест. ХLI. Таврическая губерния по сведениям 1864 года. СПб. : Центральный статистический комитет Министерства внутренних дел. 1865. 200 с.

181. Такса легковых извозчиков в Новом Симеизе. Ялта, 1914. 7 с.

182. Технический отчет-доклад Таврической губернской земской управы Таврическому губернскому земскому собранию39 очередной сессии 1904 года. [Б. м.], [Б. г.]. 31 с.

183. Труды комиссии по исследованию современного состояния казенных шоссейных дорог Таврической губернии и по выработке условий для передачи этих дорог в заведение Таврического Земства. Симферополь: Типография Спиро, 1898. 77 с.

184. Устав общества Ялта-Бахчисарайского подъездного пути. СПб., 1899. 56 с.
185. Устав путей сообщения с разъяснениями правительствующего сената / Сост. А.А. Якушев. СПб., 1911. 287 с.
186. Устав телеграфный. СПб., 1876. 15 с.
187. Хроника. *Железнодорожник*. 1904, № 54. С. 18.
188. Хроника. *Железнодорожник*. 1904. № 62. С. 20.
189. Хроника. *Женское дело*: ежемесячный литературный журнал. 1900. № 10-12, С. 205.
190. Циркуляр Департамента железных дорог. *Вестник министерства путей сообщения*. 1897. № 11. С. 286.
191. Численность и состав рабочих в России на основании данных Первой всеобщей переписи населения Российской империи 1897 г. Т. 1. СПб., 1906. 318 с.

ЛІТЕРАТУРА

192. Аверина-Луговая Д.Ю. История и тенденция развития транспортной системы Крымского полуострова в конце XIX – начале XX вв. *Культура народов Причерноморья*. 2006. № 95. С. 7-11.
193. Аверіна-Лугова Д.Ю. Крим наприкінці XIX – на початку XX століття: міська повсякденність : дис. канд. іст. наук : 07.00.01. Симферополь. 2009. 282 арк.
194. Ангелейко В.І. Залізниці України в 1865-1965 рр. *Нариси з історії техніки та природознавства*. К., 1962. С. 3-16.
195. Антонов И.С. Краткая история автомобилестроения: учебное пособие. Ульяновск: УлГТУ, 2001. 88 с.
196. Бабенко Г.А., Дюличев В. П. Симферополь – город пользы. Симферополь, 2007. 516 с.
197. Бабков В.Ф. Развитие техники дорожного строительства. М.: Транспорт, 1988. 272 с.

198. Бар К. Политическая история броек М.: Новое литературное обозрение, 2013. 316 с.
199. Белинский Е.Ф. Формирование железнодорожного пролетариата на Украине во второй половине XIX в.: автореф. дис. канд. ист. наук. Киев. 1965. 16 с.
200. Бизина В.Г. Из истории украинской почты. К. 2000. 92 с
201. Бобович Б.Э. Материалы для составления экономической записки к проектированию железной дороги Карасубазар. [Б. м.], [Б. г.]. 75 с.
202. Богатчук С.С. Залізничний транспорт України у другій половині XIX – на початку XX ст. (Соціально-економічний аспект): автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. іст. наук: спец. 07.00.01 «Історія України». Київ. 2000. 18 с.
203. Богатчук С.С. Підготовка кадрів залізничників в Україні (друга половина XIX – початок XX ст.) *Деякі питання нової історії України*. Київ. 2009. С. 17-27.
204. Большая энциклопедия транспорта в 8 томах. / Главный редактор Н.С. Конарев. М.: Большая российская энциклопедия, 2003. Т. 4. Железнодорожный транспорт . 2003. 1033 с.
205. Бондарчук Ю.П. Залізничний транспорт України в умова утвердження адміністративно-командних методів управління народним господарством (кінець 20-х – 30-ті рр.): автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. іст. наук: спец. 07.00.01 «Історія України». Дніпропетровськ, 1999. 24 с.
206. Борисов Н.С. Повседневная жизнь русского путешественника в эпоху бездорожья. М.: Молодая гвардия, 2010. 440 с.
207. Великий тлумачний словник сучасної української мови / Уклад. і гол. ред. В.Т. Бусел. К.; Ірпінь : ВТФ «Перун», 2001. 1440 с.
208. Верховский В.М. Краткий исторический очерк начала и распространения железных дорог в России по 1897 г. включительно. СПб.: Тип. МПС, 1898. Т. 1.1898. 591+59 с.

209. Вигилев А.Н. История отечественной почты. Часть 1. М.: «Связь», 1977. 160 с.
210. Вигилев А.Н. История отечественной почты. Часть 2. М.: «Связь», 1979. 160 с.
211. Від гінця до інтернету: нариси з історії української пошти / В.Г. Мухін, В.М. Мороз, П.А. Дюков та ін. ; під ред. В.Г. Мухіна. К., 2002. 328 с.
212. Вульфов А. Повседневная жизнь российских железных дорог. М.: Молодая гвардия, 2007. 496 с.
213. Вучик В.Р. Транспорт в городах удобных для жизни / пер. с англ. А. Калинина, под научн. ред. М. Блинкина. М., 2011. 576 с.
214. Географія українських і суміжних земель. [Факс. Перевид.]. К.: Обереги, 2005. Т. 1. : Загальна географія /Опрац. і зред. В. Кубійович. 528 с.
215. Геррами В.Д., Колик А.В. Управление транспортными системами. Транспортное обеспечение логистики. М.: «Высшая школа экономики», 2017. 438 с.
216. Головачев А. А. Железные дороги в России. М., 1908. Т. 4. 1908. 383 с.
217. Головачев А. А. История железнодорожного дела в России. СПб., 1881. 404 с.
218. Головачев Е. О современном значении существующей в России сети шоссейных дорог. СПб., 1873. 23 с.
219. Громенко С.В. Stepu, morze i gory. Польские путешественники конца XVIII – начала XX века о Крыме / Под ред. и вступ. ст. А.А. Непомнящего. Симферополь: Антиква, 2011. 304 с.
220. Губернии Российской империи. История и руководство. 1708–1917. М.: Объединенная редакция МВД России, 2003. 480 с.
221. Гюнтер Г. Железная дорога. Ее возникновение и жизнь / Перевод с нем. И.А. Горкина. М., 1930. 243 с.

222. Единственная в Европе: из истории электротранспорта в Симферополе, Алуште, Ялте / Сост. Э.И. Македонов, А.И. Мороз, А.С. Сухоцкий, и др. Симферополь, 1999. 160 с.

223. Єременко М. Край шляху муравського...: Нариси з історії Чернігівського району. Запоріжжя: Лана-друк, 2006. 436 с.

224. Жалоба І.В. Інфраструктурна політика австрійського уряду на північному сході монархії в останній чверті XVIII – 60-х роках XIX ст. (на прикладі шляхів сполучення). Чернівці: Книга-XXI, 2004. 520 с.

225. Жалоба І.В. Політика австрійського уряду щодо шляхів сполучення на північному сході монархії в останній чверті XVIII – на початку 70-х років XIX ст.: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня докт. іст. наук: спец. 07.00.02 «Всесвітня історія». Чернівці, 2005. 43 с.

226. Железная дорога Севастополь-Алушта. Москва, 1909. Часть 1. 1909. 22 с.

227. Железная дорога Севастополь-Алушта. Москва, 1910. Часть 2. 1910. 45 с.

228. Живописная Россия. Т. 5. : Малороссия и Новороссия. Ч. II. Бессарабская, Херсонская, Екатеринославская и Таврическая губернии / Под редакцией П.П. Семенова. СПб. : Товарищество М.О. Вольф, 1898. 298 с.

229. Журавльова А.О. Формування мережі залізничного транспорту в Південній Україні, її вплив на урбанізаційні процеси та розвиток торгівлі (друга половина XIX – початок XX ст.): автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. іст. наук: спец. 07.00.01 «Історія України». Одеса, 2011. 14 с.

230. Загорский К.Я. Теория железнодорожных тарифов. СПб, 1901. 322 с.

231. Записка о Карасубазарском подъездном пути. СПб., 1894. 13 с.

232. Зінченко В.І. Розвиток залізниць і залізничного транспорту в датах: навчальний посібник. К.: ІЗМН, 1998. 170 с.

233. Золотар Л.М. Будівництво і функціонування мережі шосейних доріг Таврійської губернії в другій половині XIX – на початку XX століття.

Сборник научных трудов Sworld. Материалы международной научно-практической конференции «Современные проблемы и пути их решения в науке, транспорте, производстве и образовании 2012». Выпуск 4. Том 49. Одесса: КУПРИЕНКО, 2012. С. 65-71.

234. Золотар Л.М. Етнічний склад працівників шляхів сполучення Таврійської губернії кінця ХІХ століття. *Музейний вісник*. Запоріжжя, 2013. №13/2. С. 147-153.

235. Золотар Л.М. Залізничне будівництво в Таврійській губернії (60–70-ті рр. ХІХ ст.). Гуржіївські історичні читання: збірник наукових праць / Ред. кол. В.А. Смолій, О.І. Гуржій, А.Г. Морозов та ін. Черкаси: Вид. Чабаненко Ю. А., 2013. Вип. 6. С. 277-279.

236. Золотарь Л.Н. Извозный промысел в городах Таврической губернии во второй половине ХІХ века. *Science and Education a New Dimension Humanities and Social Science*. 2013. 1(2) 12. P. 50-52.

237. Золотар Л.М. Історія транспортної мережі: пріоритетний напрямок дослідження. *Матеріали міжнародної науково-практичної конференції «Сучасні наукові дослідження представників суспільних наук – прогрес майбутнього»* (м. Львів, 22-23 березня 2019 року). Львів: ГО «Львівська фундація суспільних наук», 2019. С. 48-53.

238. Золотар Л.М. Передумови створення бердянської залізниці наприкінці ХІХ століття. *Придніпровські соціально-гуманітарні читання: матеріали Бердянської сесії І Всеукраїнської науково-практичної конференції з міжнародною участю* (м. Бердянськ, 22 вересня 2012 р.) у 5-ти частинах. Дніпропетровськ: ТОВ «Інновація», 2012. Ч. 1. С. 88-90.

239. Золотар Л.М. Роль поштової станції у мережі шляхів сполучення Таврійської губернії в другій половині ХІХ століття. *Наукові записки Тернопільського національного педагогічного університету імені Володимира Гнатюка*. Серія: Історія / За заг. ред. проф. І.С. Зуляка. У двох частинах. Тернопіль: Вид-во ТНПУ ім. В. Гнатюка, 2013. Вип. 2. Ч. 2. С. 23-26.

240. Золотар Л.М. Сухопутні шляхи Таврійської губернії у подорожніх нотатках Євгена Маркова. *Наукові записки*. збірник праць молодих вчених та аспірантів. Том 24. Київ, 2012. С. 380-386.

241. Золотар Л.М. Технічні засоби та споруди сухопутних шляхів сполучення Таврійської губернії (1864–1914 рр.). *Вісник Маріупольського державного університету*. Серія: Історія. Політологія. Маріуполь, 2019. Вип. 24. С. 44-51.

242. Золотар Л.М. Транспортні засоби на дорогах Таврійської губернії в другій половині ХІХ - на початку ХХ століття. *Вчені записки Таврійського національного університету імені В. І. Вернадського*. Серія Історія. Київ, 2019. Т. 30 (69). № 2. С. 16-22.

243. Золотар Л.М. Шляхи сполучення Таврійської губернії в кінці ХІХ століття (за матеріалами першого всезагального перепису населення Російської імперії 1897 року). *Матеріали Другої всеукраїнської наукової конференції «Досягнення соціально-гуманітарних наук в сучасній Україні»* (м. Дніпропетровськ, 28 квітня 2012 р.): у 3-х частинах. Дніпропетровськ: ТОВ «Інновація», 2012. Ч. 1. С. 96-97.

244. Золотар Л.М. Шосейний збір на дорогах Таврійської губернії в другій половині ХІХ століття. *Наукові праці історичного факультету Запорізького національного університету*. Запоріжжя: ЗНУ, 2013. Вип. XXXV. С. 56-58.

245. Исторический очерк развития железных дорог в России от их основания по 1897 г. включительно. Вып. Второй. СПб.: тип. Министерства путей сообщения, 1899. .659 с.

246. Исторический очерк строительства дорог и мостов: монография / В.П. Бойко, А.П. Кадесников, В.М. Картопольцев, и др. : отв. ред. проф. Л.С. Ляхович. Томск, Изд-во Томского архитектурно-строительного университета. 2012. 150 с. 76 ил.

247. История железнодорожного дела в России /Сост. А.А. Головачев. СПб. : Типография Р. Голике, 1881. 407 с.

248. История железнодорожного транспорта России. Т. 1.: 1836–1917 / Под ред. В.Е. Павлова. СПб.; М., 1994. 335 с.
249. История и концепция развития транспортных систем: учебное пособие / В.С. Кривцов, Н.В. Нечипорук, Ю.А. Воробьев и др. Х., 2010. 152 с.
250. История торговли и промышленности в России. Т. II. Вып. VII. Пути сообщения / Под ред. П.К. Спасского. СПб., 1913. 126 с.
251. К вопросу о сооружении Крымской железной дороги. Симферополь, 1910. 5 с.
252. Какая железная дорога нужна Крыму. СПб., 1909. 77 с.
253. Канунников С.В. Отечественные легковые автомобили. 1896–2000 гг. М., 2013. 511 с.
254. Караколи Н.И. Гидрологические исследования при постройке второй Екатерининской железной дороги. СПб., 1907. 36 с.
255. Керчь в прошедшем и настоящем. Историко-археологическом и географическом очерке с приложением описания достопримечательностей города и его окрестностей, хронологического указателя и статистических сведений и с рисунками / Сост. Хр.Хр. Зенкевич. Керчь: Скоропечатная типография Х.Н. Лаго и К^о (б. Холера), 1894. 176 с.
256. Кірпа Г.М., Пшинько О.М., Агієнко І.В. Залізниці України: історичний нарис. Дніпропетровськ: «Арт-Прес», 2001. 328 с.
257. Коваленко И. М. Культура водопользования народов Крыма. *Ученые записки ТНУ. Серия «География»*. Симферополь, 2001. Т. 14. Режим доступа: <http://www.krimoved.crimea.ua/nature05.html> (дата звернення: 22.10.2018)
258. Колесник І. Українська історіографія: концептуальна історія. К.: Інститут історії України НАН України, 2013. 566 с.
259. Колтовский М.Е. Записка о проведении железной дороги в Керчь и устройство порта. Керчь, 1895. 14 с.
260. Кондораки В.Х. Универсальное описание Крыма. Ч. 1. Николаев: Типография В.М. Краевского, 1873. 246 с.

261. Коновалов О.Л. Исторична роль будівництва залізничної і трамвайної мереж у господарській системі Херсонської і Таврійської губернії (кінець XIX – початок XX ст.): автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. іст. наук: спец. 07.00.01 «Історія України». Дніпропетровськ, 2011. 20 с.

262. Константинова В.Н. Гендерный аспект структуры городского населения Таврической губернии в конце XIX века. *Вестник Нижегородского университета им. Н. И. Лобачевского*. 2010. № 2 (1). С. 208-213.

263. Константинова В.Н. Таганрог и города Южной Украины 1861 – 1870 гг. в материалах Полного собрания законов Российской империи. *Вестник Таганрогского государственного педагогического института*. Специальный выпуск № 2. Гуманитарные науки. Таганрог: Изд. отдел Таганрог. гос. пед. ин-та, 2010. С. 224-230.

264. Константинова Виктория, Лыман Игорь. Бердянские купцы XIX столетия: материалы к просопографическому портрету. *Вісник Харківського національного університету імені В. Н. Каразіна*. Серія «Історія». 2014. Вип. 49. С. 206-217.

265. Константинова В.М. «Національні історії» поліетнічних міст південноукраїнського фронтиру імперського періоду. *Місто: історія, культура, суспільство*. Е-журнал урбаністичних студій / Інститут історії України НАН України, Історичний факультет Київського національного університету імені Тараса Шевченка; редкол.: Мирослав Борисенко (гол. ред.), Тетяна Водотика (шеф-редактор). Київ, 2016. №1. С. 207-218.

266. Константинова В.М. Бердянськ кінця XIX ст.: особливості складу населення приморського повітового міста Південної України. *Музейний вісник*. Запоріжжя, 2009. №9. С. 147-153.

267. Константинова В.М. Віце-консул Великої Британії у Бердянську Харві Роберт Лоу та його рапорти . *Scriptorium nostrum*. 2016. № 3 (6). С. 76-91.

268. Константінова В.М. Джерела з соціально-економічної історії міст Південної України останньої чверті XVIII – 1853 р.: автореф. дис. канд. істор. наук: 07.00.06. / Запорізький держ. ун-т. Запоріжжя, 2004. 21 с.

269. Константінова В.М. Етнічний склад населення міст Таврійської губернії наприкінці XIX ст. *Культурологічний вісник*: науково-теоретичний щорічник Нижньої Наддніпрянщини. Запоріжжя, 2010. Вип. 24. С. 13-18.

270. Константінова В.М. Інформативні можливості матеріалів Першого загального перепису населення Російської імперії 1897 р. для вивчення специфіки станової стратифікації міського населення Катеринославської і Таврійської губерній. *Південний архів*. Історичні науки: Збірник наукових праць. Херсон: Видавництво ХДУ, 2009. Вип. XXX. С. 155-162.

271. Константінова В.М. Основні архівні зібрання документів із соціально-економічної історії міст Південної України останньої чверті XVIII – середини XIX століття. *Культурологічний вісник*: науково-теоретичний щорічник Нижньої Наддніпрянщини. Запоріжжя, 2005. Вип. 15. С. 18-24.

272. Константінова В.М. Публікації «Одеського Вісника» як джерело з історії Бердянська останньої чверті XIX ст. *Наукові праці історичного факультету Запорізького національного університету*. Запоріжжя: Просвіта, 2009. Вип. XXV. С. 214-218.

273. Константінова В.М. Розвиток внутрішньої торгівлі та промисловості у південноукраїнських містах останньої чверті XVIII – середини XIX ст. *Наукові записки*: збірник праць молодих вчених та аспірантів. К, 2005. Т. 10. С. 292-304.

274. Константінова В.М. Студії з історії розвитку південного регіону як напрям історіографічних досліджень з соціально-економічного розвитку південноукраїнських міст останньої чверті XVIII – середини XIX ст. *Український історичний збірник*. Київ: Інститут історії України НАН України, 2005. Вип. 8. С. 339-347.

275. Константінова В.М. Чиновники, інтелігенція, міщани...: населення Бердянська кінця XIX ст. за статистичними джерелами. *Інтелігенція і влада: громадсько-політ. наук. збір.* М-во освіти і науки України; Одеський нац. політех. ун-т; [редкол.: Г.І. Гончарук (гол. ред.) та ін.]. Одеса: Астропринт, 2010. Вип. 19. С. 24-30.

276. Константінова В.М. «Вікна в Європу»: динаміка зростання чисельності населення портових міст Приазов'я в другій половині XIX – на початку XX ст. *Література та культура Полісся..* Ніжин, 2010. Вип. 58. С. 277-284.

277. Константінова В.М. Взаємини органів міського самоврядування із земствами на півдні України як канал зв'язку «місто-село» (друга половина XIX – початок XX ст.). *Історія і культура Придніпров'я.* Невідомі та маловідомі сторінки: Науковий щорічник. Дніпропетровськ: НГУ, 2011. Вип. 8. С. 66-73.

278. Константінова В.М. Від селянської до міської реформи: матеріали щодо міст Південної України в Повному Зібранні законів Російської імперії. *Південний архів.* Історичні науки: Збірник наукових праць. Херсон: Видавництво ХДУ, 2010. Вип. 31-32. С. 86-93.

279. Константінова В.М. Внесок Азовського козацького війська в урбанізацію колишніх земель Вольностей Війська Запорозького. *Гілея: науковий вісник.* Збірник наукових праць. К., 2011. Випуск 52. С. 131-135.

280. Константінова В.М. Динаміка зміни чисельності міст Південної України в другій половині XIX – на початку XX ст. *Наукові праці історичного факультету Запорізького національного університету.* Запоріжжя: ЗНУ, 2011. Вип. XXX. С. 163-165.

281. Константінова В.М. Законодавство щодо міст Південної України в період від Маніфесту про воцаріння Олександра III до Міського положення 1892 р. *Актуальні проблеми вітчизняної та всесвітньої історії.* Наукові записки Рівненського державного гуманітарного університету: Збірник наукових праць. Рівне: РДГУ, 2010. Вип. 19. С. 191-195.

282. Константінова В.М. Запровадження міського положення 1870 року в містах Таврійської губернії: віддзеркалення специфіки південного регіону. *Наукові записки: збірник праць молодих вчених та аспірантів*. К., 2011. Т. 22. С. 181-186.

283. Константінова В.М. Землі південноукраїнських міських поселень другої половини XIX – початку XX ст. *Культурологічний вісник: науково-теоретичний щорічник Нижньої Наддніпряниці*. Запоріжжя, 2011. Вип. 26. С. 73-79.

284. Константінова В.М. Краєзнавчі студії з міської історії Південної України другої половини XIX – початку XX ст. *Наукові записки: збірник праць молодих вчених та аспірантів*. К., 2011. Т. 23 С. 165-170.

285. Константінова В.М. Неопубліковані джерела з історії урбанізації півдня України другої половини XIX – початку XX ст. *Наукові праці історичного факультету Запорізького національного університету*. Запоріжжя: ЗНУ, 2011. Вип. XXXI. С. 353-357.

286. Константінова В.М. Опубліковані джерела з історії урбанізаційних процесів на півдні України другої половини XIX – початку XX ст. *Історичні записки: збірник наукових праць / Гол. ред. В. П. Михайлюк*. Луганськ: Вид-во СНУ ім. В. Даля, 2011. Вип. 31. С. 96-99.

287. Константінова В.М. Перше десятиліття міської реформи: південноукраїнські міста в дзеркалі матеріалів Повного Зібрання законів Російської імперії. *Музейний вісник*. Запоріжжя: АА Тандем, 2010. № 10. С. 158-166.

288. Константінова В.М. Політична складова життя південноукраїнських міст в другій половині XIX – на початку XX ст. *Гуманітарний журнал*. 2011. № 3-4 (Літо-осінь). С. 167-174.

289. Константінова В.М. Розбудова мережі культурних установ міських поселень Південної України (1861–1904 рр.). *Історичні записки: збірник наукових праць*. Луганськ, 2010. Вип. 28. С. 43-49.

290. Константінова В.М. Розвиток шляхів сполучення і транспорту як складова урбанізаційних процесів на півдні України другої половини ХІХ – початку ХХ ст. *Література та культура Полісся*. Ніжин, 2010. Вип. 61. С. 138-147.

291. Константінова В.М. Соціокультурні аспекти урбанізаційних процесів на півдні України (друга половина ХІХ – початок ХХ століття). Запоріжжя, 2011. 100 с.

292. Константінова В.М. Специфіка етнічного складу городян Півдня України напередодні реформ 60–70-х рр. ХІХ ст. *Музейний вісник*. Запоріжжя, 2011. № 11/2. С. 56-60.

293. Константінова В.М. Специфіка містобудування Південної України другої половини ХІХ – початку ХХ ст. *Наукові праці історичного факультету Запорізького національного університету*. Запоріжжя: ЗНУ, 2010. Вип. ХХІХ. С. 44-48.

294. Константінова В.М. Специфіка релігійного життя південноукраїнських міських поселень другої половини ХІХ – початку ХХ ст.: статистичний аспект. *Наукові записки: збірник праць молодих вчених та аспірантів*. К., 2010. Т. 21. С. 240-248.

295. Константінова В.М. Темпи зростання чисельності міського населення Південної України середини ХІХ – початку ХХ ст. *Наукові записки Національного університету «Острозька академія»: Історичні науки*. Острог: Національний університет «Острозька академія», 2011. Вип. 17. С. 127-133.

296. Константінова В.М. Урбанізаційні процеси на півдні України (друга половина ХІХ – початок ХХ ст.): автореф. дис. на здобуття наук. ступеня доктора іст. наук: спец. 07.00.01 «Історія України». Донецьк, 2011. 40 с.

297. Константінова В.М. Кредитно-банківські установи міських поселень Південної України другої половини ХІХ – початку ХХ ст. *Інтелігенція і влада: громадсько-політ. наук. збір.* / М-во освіти і науки,

молоді та спорту України; Одеського. нац. політех. ун-т; [редкол.: Г.І. Гончарук (гол. ред.) та ін.]. Одеса: Астропринт, 2011. Вип. 23. С. 33-37.

298. Константінова В.М. Матеріали Першого загального перепису населення Російської імперії 1897 р. як джерело для вивчення особливостей етнічного складу міського населення губерній Південної України кінця ХІХ ст. *Вісник Східноукраїнського національного університету імені Володимира Даля*. 2009. № 8 (138). Ч. 1. С. 119-125.

299. Константінова В.М. Проблеми міського самоврядування і земства другої половини ХІХ – на початку ХХ ст.: південноукраїнський аспект. *Дрогобицький краєзнавчий збірник* / Ред. кол. Л. Тимошенко (голов. ред.), Л. Винар, Л. Войтович, Г. Гмітерек та ін. Дрогобич: Коло, 2011. Вип. ХІV – ХV. С. 255-263.

300. Константінова В.М. Роль міських поселень у суспільному житті Південної України другої половини ХІХ – початку ХХ ст. *Чорноморський літопис*: науковий журнал. Миколаїв: Вид-во ЧДУ ім. Петра Могили, 2010. Вип. 2. С. 78-84.

301. Константінова В.М. Урбанізація: південноукраїнський вимір (1861–1904 роки). Запоріжжя: АА Тандем, 2010. 596 с.

302. Коренев Л.И. Железнодорожные короли России. СПб.: Министерство путей сообщения РФ, 1999. 112 с.

303. Краткий исторический очерк развития и деятельности ведомства путей сообщения за сто лет его существования (1798–1898 гг.). СПб.: Типография Министерства путей сообщения. 292 с.

304. Кременчугско-Севастопольская железная дорога и ее государственное значение. СПб., 1868. 38 с.

305. Крипак Ю.В. Історично-науковий аналіз становлення та функціонування Придніпровської залізниці (друга половина ХІХ–початок ХХ ст.): автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. іст. наук: спец. 07.00.07 «Історія науки і техніки». Київ, 2007. 23 с.

306. Кружко Л. П. О соли, соляных озерах, Сиваше, купцах, чумаках и... многом другом. Симферополь: Бизнес-Информ, 2006. 160 с.
307. Крым его хлебопашество и хлебная торговля / Сост. Ю. Янсонь. СПб., 1870. 705 с.
308. Кудрявцев А.С. Очерки истории дорожного строительства в СССР. В 2 т. Ч. 1: Очерки истории дорожного строительства в СССР (дооктябрьский период). М.: Дориздат, 1951. 332 с., 1 л. карт.
309. Кульчицкий С.В. Развитие железнодорожного транспорта на Украине в дореволюционный период: авторефер. дис. на соиск. уч. степени канд. эк. наук АН УССР. К., 1963. 18 с.
310. Лепешинский В. Лозово-Севастопольская железная дорога в коммерческом отношении. Харьков, 1896. 84 с.
311. Лиман І.І. Газетні публікації як джерела локальної історії: досвід підготовки трьохтомного археографічного видання «Бердянськ очима кореспондентів «Одеського Вісника». *Південний архів. Історичні науки: збірник наукових праць*. Херсон: Видавництво ХДУ, 2009. Вип. XXX. С. 148-154.
312. Лиман І.І., Константинова В.М. На захисті інтересів Великої Британії у Північному Приазов'ї: консул Джеймс Ернест Наполеон Зораб. *Історія торгівлі, податків та мита*. 2015. № 2. С. 139-156.
313. Лиман І., Єременко М. «Справа про наглядача Бердянської митної застави титулярного радника Крижанівського». *Історія торгівлі, податків та мита: зб. наук. праць*. Дніпропетровськ, 2013. № 1 (7). С. 5-18.
314. Лиман І., Константинова В. «Прямі нащадки запорожців»: книга «Дніпровські лоцмани: нариси з історії та історіографії». *Scriptorium Nostrum*. 2014. № 1. С. 276-278.
315. Лиман І., Константинова В. Британський консул у Бердянську Вільям Георг Вагстаф. *Scriptorium nostrum*. 2015. № 3. С. 72-90.
316. Лиман Ігор, Константинова Вікторія, Данченко Євген. Британський консул і промисловець Джон Грієвз. Бердянськ: Видавець

Ткачук О.В., 2017. 200 с.

317. Лиман Ігор, Константінова Вікторія. Німецькі консули в Північному Приазов'ї. Дніпро: ЛІРА, 2018. 500 с.: іл., к.

318. Лиман Ігор, Константінова Вікторія. Український Південь очима консулів Британської імперії 19 – початку 20 ст. Т. 1: Британські консули в портовому місті Бердянську. Київ, 2018. 630 с., іл. текст англ., укр.

319. Лиман Ігор. Полеміка щодо з'єднання залізницею Бердянська з Дніпровським Надпоріжжям та іншими місцевостями Катеринославщини в публікаціях «Одеського Вісника» 1847 року. *Придніпров'я: історико-краєзнавчі дослідження: зб. наук. пр. / редкол.: С.І. Світленко (відп. ред.) та ін. Д.: Вид-во Дніпропетровський. нац. ун-т, 2010. Вип. 8. С. 111-121.*

320. Лиман І., Константінова В. Німецькі консули в Північному Приазов'ї. Дніпро: ЛІРА, 2018. 500 с.

321. Лозово-Севастопольская железная дорога в коммерческом отношении. Севастополь, 1893. 38с.

322. Лозово-Севастопольская железная дорога. Сокращенный продольный профиль.[Б. м], 1894. [Б. с.]

323. Лыман И. И., Константинова В. Н. Бердянск и его уезд последней четверти XIX века в публикациях «Одесского Вестника». *Вестник Таганрогского государственного педагогического института. Гуманитарные науки. Таганрог: Изд-во Таганрог. гос. пед. ин-та, 2008. Специальный выпуск № 2. С. 108-112.*

324. Мальгин А.В. Русская Ривьера. Симферополь: СОНАТ, 2004. 352 с.

325. Марциновський П.М. Крим у міжнародній торгівлі 1856–1914 рр. автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. іст. наук: спец. 07.00.01 «Історія України». Запоріжжя, 1997. 18 с.

326. Материалы по вопросу о соединении Крыма с центральными губерниями паровою железною дорогою. Симферополь, 1869. 82 с.

327. Михайличенко В., Денисов Е., Тишаков Н. Бердянск: взгляд через столетия: историко-краеведческие очерки. Бердянськ: Південна зоря, 2010. 448 с.
328. Михайлов Б. «Мелитополь: природа, археология, история». Запорожье: «Дикое Поле», 2002. 280 с. <http://vmelitopole.ru/istoriya/melitopol-v-sostave-rossijskoj-imperii-1814-1917/melitopol-tsentr-severnoj-tavrii> (дата звернення 17.04.2015).
329. Міронова І.С. Поштові і поштово-телеграфні установи на півдні України в системі зв'язку російської держави (друга половина 17-го – початок 20-го ст.): монографія. Миколаїв : Вид-во ЧДУ ім. Петра Могили, 2012. 564 с.
330. Міронова І.С. Формування та розвиток поштових і поштово-телеграфних установ на Півдні України (остання чверть XVIII – початок XX ст.): автореф. дис. на здобуття наук. ступеня док. іст. наук: спец. 07.00.01 «Історія України». Дніпропетровськ, 2014. 40 с.
331. Міщенко М.І., Хімченко А.В., Вороніна І.Ф. та ін. Загальний курс транспорту: навчальний посібник. Донецьк: Норд-прес, 2010. 323 с.
332. Непомнящий А.А. Записки путешественников и путеводители в развитии исторического краеведения Крыма(последняя треть XVIII – начало XX столетия). Киев, 1999. 212 с.
333. О военном значении железных дорог и особенной их важности для России с проектом сети сих путей и картою / Сост. С.П. Бутурлина. М., 1865. 92 с.
334. О выкупе Лозово-Севастопольской железной дороги и о расчете с акционерами общества.[Б. м.], 1894. 10 с.
335. Обзор деятельности Курско-Харьково-Севастопольской железной дороги за 1895 год. Харьков, 1897. 109 с.
336. Обзор записок, дневников, воспоминаний, писем и путешествий, относящихся к истории России и напечатанных на русском языке / Сост. С.Р. Минцлов. Вып. 1. Новгород, 1911. 496 с.

337. Образцов В.Н. Станции и узлы. Москва: Трансжелдориздат, 1938. 492 с.
338. Очерк города Мелитополь и его уезда в географическом отношении / Сост. П.К. Дзяковичь. Мелитополь: Издание типографии Л.Л. Либермана. 1900. 45 с.
339. Очерк развития дорожного и мостостроительного дела в ведомстве путей сообщения в пяти томах. Т. 1 / Сост. А. Гельфер. СПб. 1911. 91 с.
340. Петерс В. Сталь у степу. Київ, 2010. 104 с.
341. Полянська Є. Джерела та історіографія розвитку транспортної інфраструктури Криму у другій половині ХІХ – початку ХХ століття. *Гілея*. 2013. Вип. № 74 (7). С. 131-134.
342. Пономаренко Р.О. Розвиток залізничного транспорту Півдня та Сходу України в другій половині ХІХ – на початку ХХ ст.: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. іст. наук: спец. 07.00.07 «Історія науки і техніки». Київ, 2007. 24 с.
343. Прилипко Ф.С. Старый Крым. Историко-краеведческий очерк. Симферополь: Крым, 1967. 79 с.
344. Проскурова С.В. Чумацтво як українське соціокультурне явище: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. іст. наук: спец. 09.00.12 «Українознавство». Київ, 2001. 14 с.
345. Прыжов И.Г. История кабаков в России. СПб., 2009. 320 с.
346. Райнер Линднер. Предприниматели и город в Украине: 1860–1914 гг. Индустриализация и социальная коммуникация на Юге Российской империи / Под ред. А.Н. Доника. Киев-Донецк, 2009. 504 с.
347. Реєнт О.П., Сердюк О.В. Перша світова війна і Україна. К.: Генеза, 2004. 480 с.
348. Ритцер Джордж. Современные социологические теории. 5-е изд. СПб.: Питер, 2002. 688 с.

349. Руденко С. Ответ на статью г. Баталина «Откуда вести железную дорогу на Феодосию». [Б. м.], 1886. 5 с.
350. Рюмин В.В. Обыкновенные дороги. По курсу проф. М.А. Ляхницкого применительно к программе Николаевского технического ж. дор. училища. Харьков. 1901. 71 с.
351. Самый короткий и средний дешевый путь для соединения Ялты с общей сетью железных дорог. Ялта, 1903. 4 с.
352. Севастополь на фотографиях и открытках: Фотоальбом / Автор проекта Прокопенков В.Н. Симферополь: Издательство ООО «Фирма «Салта» ЛТД», 2009. 256 с.
353. Семенов-Тянь-Шанский П.П. Географическо-статистический словарь Российской империи / Сост. Имп. рус. геогр. о-ва действ. чл. О-ва П. Семенов, при содействии действ. чл. В. Зверинского и Л. Майкова. Т. 5. СПб., 1885. 1003 с.
354. Серова Е.Д. Заведения трактирного промысла Крыма во второй половине XIX века. *Ученые записки Таврического национального университета им. В. И. Вернадского*. Серия «Исторические науки». 2011. Том 24 (63), № 2 : спецвыпуск «История Украины». С. 111–121.
355. Симферополь 1784–2007. Альбом. Симферополь: ООО «Салва», 2007. 132 с.
356. Соловьева А.М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX в. М.: «Наука», 1975. 309 с.
357. Степаненко В.В. Північне Причорномор'я у системі зовнішньоторговельних зв'язків Російської імперії (90-ті рр. XIX ст.–1914 р.): автореф. дис. на здобуття наукового ступеня канд. іст. наук: спец. 07.00.01 «Історія України». Донецьк, 2006. 25 с.
358. Стрелко О. Г. Розвиток вчення про транзитні та промислові залізничні станції та вузли : історичний аспект. *Історія науки і біографістика*. 2013. № 3. Режим доступу: <http://nbuv.gov.ua/UJRN/INB>. Title. 2013.3_17 (дата звернення 14.03.2017).

359. Тархов С.А. Первый в Крыму: история трамвая и троллейбуса в Севастополе. Севастополь, 1998. 300 с.
360. Тихомиров Т.М. Крымские южнобережные железные дороги. Ялта, 1907. 11 с.
361. Турченко Ф.Г., Турченко Г.Ф. Південна Україна: модернізація, світова війна, революція (Кінець XIX ст. – 1921 р.): історичні нариси. К.: Генеза, 2003. 352 с.
362. Фадеев Р. Черноморский военный театр по поводу Крымской железной дороги. СПб, 1870. 68 с.
363. Федорченко О.В. Розвиток поштового зв'язку в Таврійській і Херсонській губерніях наприкінці XIX – на початку XX ст.: дисертація на здобуття наукового ступеня канд. іст. наук: 07.00.01 «історія України». Херсон, 2011. 387 с.
364. Феодосия (исторический очерк) / Сост. В.К. Виноградов. Феодосия: Тип. Феодосийского уездного земства, 1884. 153 с.
365. Феодосия / гл. ред. Э. Б. Петрова. Феодосия : ЧерноморПРЕСС, Коктебель, 2008. 255 с.
366. Чаплевский К.Б. Записки о необходимости сооружения Бердянской железной дороги. Бердянск, 1895. 29 с.
367. Шаригіна О.А. Історія виникнення і розвитку залізничного та морського транспорту на Півдні України (друга половина XIX – початок XX століття): монографія. Херсон: видавництво ХДМІ, 2009. 260 с.
368. Шаригіна О.А. Історія виникнення і розвиток залізничного та морського транспорту на Півдні України (друга половина XIX – початок XX ст.): автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. іст. наук: спец. 07.00.01. Миколаїв, 2010. 23 с.
369. Щепанская Т.Б. Культура дороги в русской мифоритуальной традиции XIX – XX вв. М.: Индрик, 2003. 528 с.
370. Электрическая железная дорога Евпатория-Симферополь-Ялта. Очерки А.С. Адамович. Симферополь: Типография К.О. Карпова, 1907. 48 с.

371. Энциклопедический словарь. Т. XXXI: София-Статика / Ф.А. Брокгауз, И.А. Ефрон. СПб.: Типография «Издательское Дело», Брокгауз-Ефрон, 1900. 472 с.
372. Энциклопедический словарь. Т. XXXII: Судходные сборы-Таицы / Ф.А. Брокгауз, И.А. Ефрон. СПб.: Типография «Издательское Дело», Брокгауз-Ефрон, 1901. 502 с.
373. Энциклопедический словарь. Т. XXXIII^a: Томбигби-Трульский собор / Ф.А. Брокгауз, И.А. Ефрон. СПб.: Типография «Издательское Дело», Брокгауз-Ефрон, 1901. 960 с.
374. Энциклопедический словарь. Т. XXXV: Усинский пограничный округ-Феноль / Ф.А. Брокгауз, И.А. Ефрон. СПб.: Типография «Издательское Дело», Брокгауз-Ефрон, 1902. 476 с.
375. Энциклопедия Бердянска. Историко-краеведческий, общественно-политический справочник: в 2 т. Т. 1: А-Л. Мелитополь: ООО «Издательский дом Мелитопольской городской типографии», 2013. 992 с.
376. Юдин В.А., Самойлов Д.С. Городской транспорт. Учебное пособие для вузов. М.: Стройиздат, 1975. 287 с.
377. Якунин В.И. Политология транспорта. Политическое измерение транспортного развития. М.: ЗАО «Издательство«Экономика»», 2006. 432 с.
378. Burt R. Toward a structural theory of action: network models of social structure, perception and action. New York: Academic Press, 1982. 381 p.
379. Hanneman Robert A., Riddle M. Introduction to social network methods. Riverside, CA: University of California, Riverside, 2005. 322 p.
380. Huisman M., Duijn M. Software for Social Network. *Analysis Proceedings of the Sixth International Conf. on Logic and Methodology*. Amsterdam, The Netherlands, 2004. August 17–20. P. 578-600.
381. Konstantinova Victoria, Lyman Igor, Ignatova Anastasiya. European Vector of the Northern Azov in the Imperial Period: British Consular Reports about Italian Shipping. Berdyansk: Tkachuk O.V., 2016. 184 p.

382. Kornhauser W. Mass society. International encyclopedia of the social sciences, vol. 10, 1968. P. 58-64.

383. Lyman Igor, Konstantinova Victoria. William George Wagstaff – British Consul, Responsible for Ekaterinoslav Province and Ports of the Sea of Azov. *Історія і культура Придніпров'я*: Невідомі та маловідомі сторінки, 2016, Вип. 12. С. 57-62.

384. Lyman Igor, Konstantinova Viktoria. British Consul in Berdyansk Cumberbatch, Great-Greatgrandfather of Modern Sherlock Holmes. *Scriptorium nostrum*, 2017, № 2 (8), P. 195-207.

385. Scott John. Social Network Analysis (Second Edition). London: Sage, 2000. 220 p.

386. Wellman B., Wortley S. Different Strokes from Different Folks: Community Ties and Social Support. *American Journal of Sociology*, 1990. P. 558-588.

387. Wellman B. Network analysis: some basic principles. *Sociological theory*. San Francisco: Jossey-Bass, 1983. P. 155-200.

388. Wellman B., Tindall D.B. Canada as Social Structure: Social Network Analysis and Canadian Sociology. *Canadian Journal of Sociology*, 2001. №26. P. 265-308.

ДОДАТКИ

Додаток А

Такса шосейного збору на ділянці Кримських шосейних доріг

Категорії, які підлягали збору	в зимовий період	в літній період
З поштових екіпажів і з приватних диліжансів за кожного запряженого коня	4 коп.	3 коп.
З екіпажів імператорського двору і з усіх подорожніх по приватним справам, на будь-якому екіпажі за кожного запряженого коня	4 коп.	3 коп.
З будь-якого вантажного транспорту на 4 колеса, за кожного запряженого коня, вола, якщо число їх не більше 4-х: <ul style="list-style-type: none"> - з широкими ободами, ковані; - з вузькими ободами, ковані; - нековані. За кожного запряженого коня, вола, більше ніж 4	4 коп. 5 коп. 6 коп. 7 коп.	3 коп. 4 коп. 5 коп. 6 коп.
З татарської гарби, з вузькими колесами, з вантажем, за кожного вола чи коня, якщо кількість їх не більше двох. За кожного вола чи коня, якщо їх кількість більше ніж двоє	9 коп. 10 коп.	8 коп. 9 коп.

Продовження додатку А

За будівельний матеріал, який перевозився на двох колесах, за кожного вола чи коня.	9 коп.	8 коп.
Перевезення волоком, за кожного вола чи коня	10 коп.	9 коп.
З транспортних засобів, екіпажів, повозок і гарб без вантажу, за кожного вола чи коня	2 коп.	2 коп.
За кожного в'ючного коня, вола	4 коп.	3 коп.
З кожного в'ючного верблюда	6 коп.	5 коп.
З вершника	2 коп.	2 коп.
З прогону скоту:		
- верблюди;	2 коп.	2 коп.
- велика худоба;	1 коп.	1 коп.
- дрібна худоба.	½ коп..	½ коп.

Таблиця складена на основі архівної справи ЦДІАК (Ф. 692. Оп. 11. Спр. 63. Об установленні шосейного сбора с проезжающих по Крымским шоссе. 07.01.1882–19.07.1886. Арк. 22.).

Додаток Б

Етнічний склад працівників шляхів сполучення Таврійської губернії кінця XIX століття.

Виробництво екіпажів і будівництво суден

Народність	В губернії	В містах	В повітах без міст
Великороси	53,2%	61,2%	24,4%
Малороси	7,78%	6,48%	12,5%
Білоруси	-	-	-
Поляки	1,58%	2%	-
Чехи	-	-	-
Серби	-	-	-
Болгари	0,22%	0,28%	-
Литовці	-	-	-
Молдавани	-	-	-
Французи	-	-	-
Італійці	0,45%	0,6%	-
Німці	15,46%	3,74%	57,8%
Шведи	-	-	-
Норвежці	-	-	-
Голландці	-	-	-
Англійці	-	-	-
Греки	18,7%	22,7%	4,1%
Вірмени	0,33%	0,43%	-
Цигани	-	-	-
Євреї	1,8%	2,16%	0,5%
Картвели	-	-	-
Кавказькі горці	-	-	-
Ести	0,4%	-	0,5%
Угорці	-	-	-
Татари	0,22%	0,28%	-
Турки	-	-	-
Інші народності	-	-	-
Не вказали мову	-	-	-

Водні шляхи сполучення

Народність	В губернії	В містах	В повітах без міст
Великороси	54,26%	66,52%	22,7%
Малороси	30,2%	13,57%	72,9%
Білоруси	0,05%	-	0,18%
Поляки	0,24%	0,25%	0,22%
Чехи	0,02%	0,02%	-
Серби	0,14%	0,2%	-
Болгари	0,03%	0,04%	-
Литовці	-	-	-
Молдавани	-	-	-
Французи	0,01%	0,01%	-
Італійці	6,29%	8,74%	-

Продовження додатку Б

Німці	0,34%	0,3%	0,5%
Шведи	-	-	-
Норвежці	-	-	-
Голландці	0,06%	0,08%	-
Англійці	0,25%	0,4%	-
Греки	6,84%	8,42%	2,79%
Вірмени	0,13%	0,19%	-
Цигани	-	-	-
Євреї	0,4%	0,4%	0,49%
Картвели	0,29%	0,4%	-
Кавказькі горці	-	-	-
Ести	0,05%	0,07%	-
Угорці	-	-	-
Татари	0,09%	0,13%	-
Турки	0,2%	0,23%	0,11%
Інші народності	0,01%	0,01%	-
Не вказали мову	0,01%	0,01%	-

Залізниця

Народність	В губернії	В містах	В повітах без міст
Великороси	81%	82,7%	80%
Малороси	13,2%	7,52%	16,7%
Білоруси	1,2%	1,54%	0,9%
Поляки	2,7%	4,87%	1,3%
Чехи	0,1%	0,03%	0,2%
Серби	-	-	-
Болгари	0,14%	0,1%	0,2%
Литовці	-	-	-
Молдавани	0,02%	0,06%	-
Французи	-	-	-
Італійці	-	-	-
Німці	0,64%	0,92%	0,5%
Шведи	0,01%	0,03%	-
Норвежці	-	-	-
Голландці	-	-	-
Англійці	-	-	-
Греки	0,3%	0,65%	0,06%
Вірмени	0,09%	0,17%	0,04%
Цигани	-	-	-
Євреї	0,34%	0,75%	0,08%
Картвели	0,06%	0,17%	-
Кавказькі горці	-	-	-
Ести	0,01%	0,03%	-
Угорці	-	-	-
Татари	0,15%	0,41%	-
Турки	-	-	-
Інші народності	-	-	-
Не вказали мову	-	-	-

Продовження додатку Б

Візничий промисел

Народність	В губернії	В містах	В повітах без міст
Великороси	46,4%	55,7%	29,3%
Малороси	10,5%	6,8%	17,26%
Білоруси	0,3%	0,2%	0,5%
Поляки	0,6%	0,8%	0,18%
Чехи	-	-	-
Серби	0,005%	0,008%	-
Болгари	0,19%	0,05%	0,4%
Литовці	0,01%	0,01%	-
Молдавани	0,005%	0,008%	-
Французи	-	-	-
Італійці	0,005%	0,008%	-
Німці	2,26%	0,64%	5,25%
Шведи	-	-	-
Норвежці	-	-	-
Голландці	-	-	-
Англійці	-	-	-
Греки	1,79%	2,1%	1,2%
Вірмени	0,4%	0,6%	0,3%
Цигани	-	-	-
Євреї	4,98%	4,4%	6,09%
Картвели	-	-	-
Кавказькі горці	-	-	-
Ести	0,16%	0,2%	0,11%
Угорці	-	-	-
Татари	34%	28,2%	38,8%
Турки	0,14%	0,02%	0,56%
Інші народності	0,005%	0,008%	-
Не вказали мову	0,01%	0,02%	-

Інші сухопутні шляхи і засоби пересування

Народність	В губернії	В містах	В повітах без міст
Великороси	24,4%	22,5%	49,6%
Малороси	5,2%	3,58%	26,7%
Білоруси	0,3%	0,27%	-
Поляки	0,04%	0,04%	-
Чехи	0,04%	0,04%	-
Серби	-	-	-
Болгари	-	-	-
Литовці	-	-	-
Молдавани	0,13%	0,13%	-
Французи	-	-	-
Італійці	-	-	-
Німці	0,2%	0,23%	-
Шведи	-	-	-
Норвежці	-	-	-
Голландці	-	-	-

Продовження додатку Б

Англійці	-	-	-
Греки	2,2%	2,18%	1,9%
Вірмени	2,7%	2,8%	-
Цигани	-	-	-
Євреї	1,4%	1,49%	-
Картвели	2,4%	2,5%	0,6%
Кавказькі горці	-	-	-
Ести	0,04%	0,04%	-
Угорці	-	-	-
Татари	60,7%	63,9	16,5
Турки	0,3%	-	4,4%
Інші народності	-	-	-
Не вказали мову	-	-	-

Пошта, телеграф, телефон

Народність	В губернії	В містах	В повітах без міст
Великороси	78%	78%	78%
Малороси	8,94%	6,67%	13,9%
Білоруси	1,58%	2,05%	0,56%
Поляки	2,76%	2,73%	2,8%
Чехи	0,29%	0,42%	-
Серби	-	-	-
Болгари	-	-	-
Литовці	0,7%	0,94%	0,18%
Молдавани	0,17%	0,25%	-
Французи	-	-	-
Італійці	-	-	-
Німці	3,52%	3,76%	3%
Шведи	-	-	-
Норвежці	-	-	-
Голландці	-	-	-
Англійці	0,11%	0,17%	-
Греки	1,23%	1,62%	0,37%
Вірмени	0,7%	1,02%	-
Цигани	-	-	-
Євреї	1,23%	1,71%	0,18%
Картвели	-	-	-
Кавказькі горці	-	-	-
Ести	0,05%	0,08%	-
Угорці	-	-	-
Татари	0,52%	0,42%	0,75%
Турки	0,05%	-	0,18%
Інші народності	-	-	-
Не вказали мову	-	-	-

Трактири, готелі, мебльовані кімнати, клуби

Народність	В губернії	В містах	В повітах без міст
Великороси	42,6%	44,1%	35,6%

Продовження додатку Б

Малороси	4,5%	2,73%	12,8%
Білоруси	0,12%	0,12%	0,09
Поляки	0,94%	1,14%	-
Чехи	0,06%	0,04%	0,19%
Серби	0,08%	0,02%	0,39%
Болгари	0,31%	0,18%	0,8%
Литовці	0,03%	0,04%	-
Молдавани	0,08%	0,02%	0,39%
Французи	0,4%	0,39%	0,29%
Італійці	0,19%	0,22%	-
Німці	1,8%	1,04%	5,5%
Шведи	-	-	-
Норвежці	-	-	-
Голландці	-	-	-
Англійці	0,13%	0,16%	-
Греки	8%	8,92%	4,03%
Вірмени	4,9%	4,8%	4,9%
Цигани	0,03%	0,04%	-
Євреї	5,6%	5,47%	6,09%
Картвели	-	-	-
Кавказькі горці	0,02%	-	0,09%
Ести	0,08%	0,1%	-
Угорці	-	-	-
Татари	28%	28,5%	25,2%
Турки	1,9%	1,67%	2,94%
Інші народності	0,1%	0,06%	0,29%
Не вказали мову	-	-	-

Таблиця складена на підставі: Первая всеобщая перепись населения Российской империи 1897 г. / Под редакцией Н.А.Тройницкого. ХЛІ. Таврическая губерния. СПб.: издание Центрального статистического комитета Министерства внутренних дел, 1904. С. 186-191.

Додаток В

**Хлібний вантажообіг на залізницях і водних шляхах по губерніях
Південної України за 1875, 1880, 1885, 1895 рр.**

Губернії	1875 р.		1880 р.		1885 р.		1895 р.	
	Відп. тис. пуд.	Отр. тис. пуд.	Відп. тис. пуд.	Отр. тис. пуд.	Відп. тис. пуд.	Отр. тис. пуд.	Відп. тис. пуд.	Отр. тис. пуд.
Катеринославська	12218	20487	6035	2428	11063	7392	36900	12700
Таврійська	2494	1713	12142	6320	5232	10508	15400	26600
Херсонська	11090	28732	86983	6654	66094	100317	75100	128500

Таблиця складена за матеріалами архівної справи Інституту Рукопису Національної бібліотеки України ім. В. Вернадського. Ф. XXXVIII. Архів Воблого К.Г. Спр. 407. Хлебный грузооборот по железным дорогам и водных путях по губерниях Украины за 1875, 1880, 1885, 1890, 1895 гг.» (Таблицы с пометками Воблого К.Г.). 6 арк.

Додаток Г

Мапа Таврійської губернії станом на 1871 р.



Подробный атлас Российской империи с планами главных городов: 70 карт. СПб.: издание картографического заведения А. Ильина, 1871. С. 49.

Додаток Д

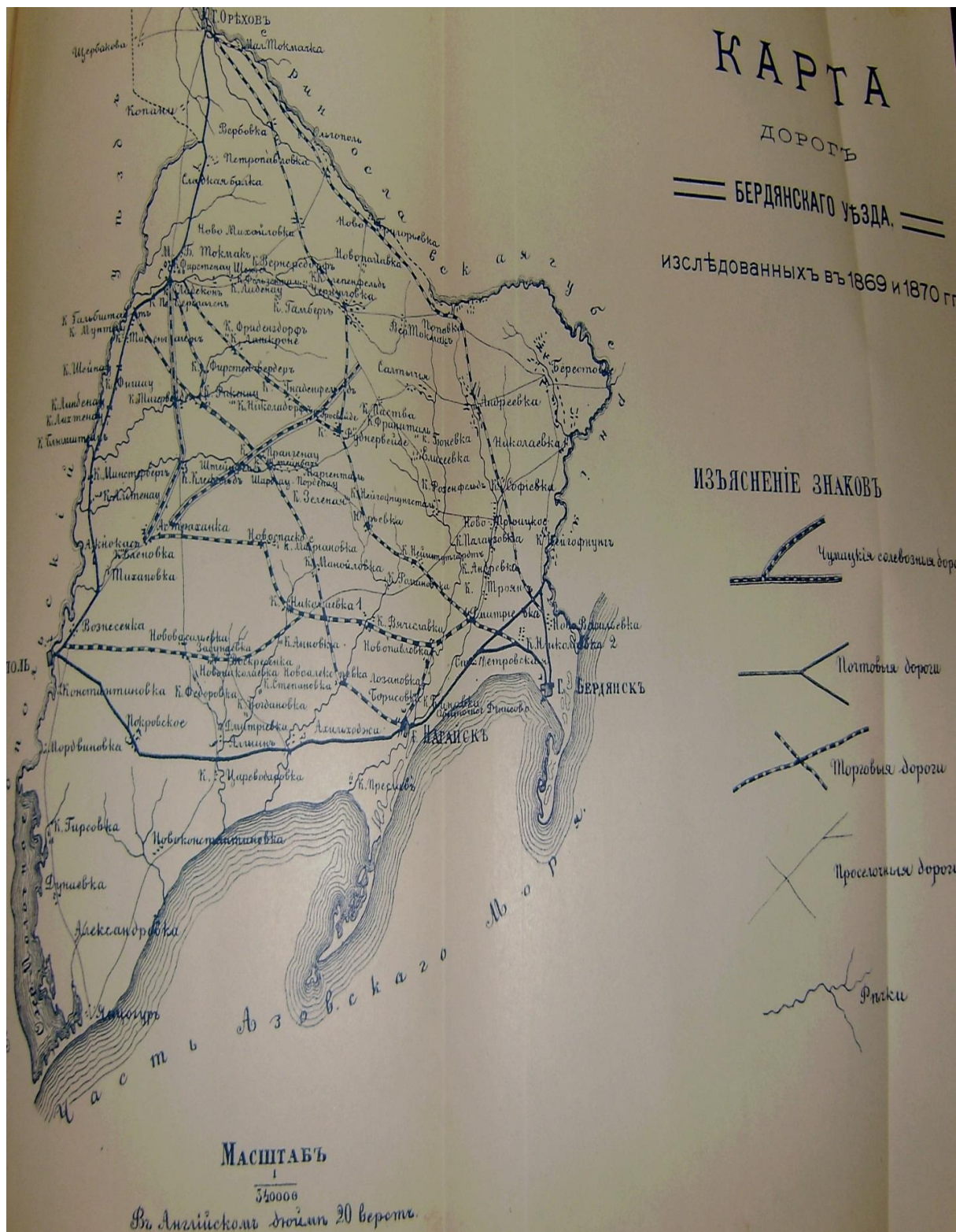
Мапа Таврійської губернії станом на 1901 р.



Энциклопедический словарь. Т. XXXII: Судходные сборы-Таицы / Ф.А. Брокгауз, И.А. Ефрон. СПб.: Типография «Издательское Дело», Брокгауз-Ефрон, 1901.С. 484.

Додаток Е

Мапа доріг Бердянського повіту Таврійської губернії (1871 р.)



Сборник постановлений Бердянского уездного Земского Собрания с 1866 г. по 1908 г. Симферополь, 1908. Т. 1. 932 с.

Додаток Ж.

Мапа Кримських шосе станом на 1911 р.



Очерк развития дорожного и мостостроительного дела в ведомстве путей сообщения в пяти томах. Т. 1 / Сост. А. Гельфер. СПб. 1911. 91 с.

Додаток 3

Порівняльна таблиця шосе та ґрунтових доріг губерній Півдня України

Губернія	Загальна площа (кв. верста)	Шосе	Замощені	Ґрунтові дороги	Всього
Катеринославська	55.704,4	1.285	75	3.323	4.683
Таврійська	53.053,8	945.9	2.7	10.677.9	11.626.5
Херсонська	63.209	25.0	117.0	40.835	40.977

Таблиця складена на основі статистичних матеріалів Россія 1913 год. Статистико-документальний справочник / Отв. ред. А.П. Корелин. СПб.: Российская Академия Наук Институт Российской истории, 1995. С. 119-120.

Додаток I

Таблиця перевезень по Лозово-Севастопольській залізниці за 1884–1887 рр.

Рік	Число потягів	Перевезення пасажирів	Перевезення вантажів в пудах
1884	11804	672134	36904044
1885	10469	638184	42819894
1886	10216	679747	51737154
1887	10485	695152	61456369

Памятная книга Таврической губернии. Выпуск 1 / Под ред. К.В. Ханацкого. Симферополь: типография газеты «Крым», 1889. С. 503.