

Зорін А.

ПРО ТРАНСПОРТНУ КОЛІЗІЮ В ХАРКОВІ НА МЕЖІ СТОЛІТЬ

В кінці XIX століття Харків став великим залізничним вузлом і помітним промисловим центром півдня Росії. Значно зросла чисельність населення, головним чином, за рахунок збільшення числа робочих промислових підприємств.

Місто росло і поступово дала про себе знати транспортна проблема, оскільки єдиним громадським транспортом у той час були візники. Альтернативою їм міська влада вважала створення конки (кінно-залізної дороги), що була відносно дешевим типом громадських перевезень. Реалізація проекту конки була доручена будівельникам Одеської кінної залізниці П.-К. Бонні і Э. Отле.

Контракт з Бонні і Отле виявився для міста дуже невдалим. Місто фактично потрапило в кабалу до підприємців. Влаштувати побічні або поперечні лінії або передати право на їх пристрій іншим особам місто не могло, оскільки виняткове право на пристрій і експлуатацію конки по всіх найголовніших напрямках належало підприємцям. Останні ж обмежилися тільки проведенням двох головних ліній (від вокзалу до Кінного базару і від Ветеринарного інституту на Сумській вулиці до Москальовки) і невеликою додатковою (Старо-московська). Пересадковий вузол знаходився на Павлівській площі.

Вже до кінця XIX століття конка перестала задовольняти потреби Харкова в міському транспорті. Вагони рухалися переобтяженими, пасажири часто висіли на підніжках.

На початку 90-х років виникла суперечка між самими концесіонерами – господарем конки стало Бельгійське акціонерне товариство, яке заручилося підтримкою Міської управи в обмін на нову угоду. У 1893 році сторони уклали додатковий контракт. Згідно з яким концесіонери відмовилися від виняткового права на пристрій в Харкові кінно-залізних доріг і надавали міському управлінню, самому або за допомогою інших підприємців, влаштувати нові лінії кінно-залізних доріг, з тим, проте, щоб вони не були такими, що конкурують існуючим лініям.

Саме питання конкуренції надалі стало каменем спотикання в стосунках концесіонерів і міських властей, відстрочивши введення електричних трамваїв до 1906 року. Бельгійське акціонерне товариство так і не пробачило місту відкриття трамвая, що склав серйозну конкуренцію конці. Стосунки між концесіонерами і містом все більш загострювалися. Кульмінації це протистояння досягло під час будівництва другої трамвайної лінії в 1909 році і перетину трамвайними коліями лінії конки. Лише втручання П. А. Столипіна, що схвалив введення трамваїв, зломало опір Бельгійського акціонерного товариства.

Робота виконана під керівництвом ас. кафедри українознавства і політології Тавшунського О. М.