

СТАНОВЛЕНИЕ АВТОМОБИЛЬНОГО СООБЩЕНИЯ
В ГОРОДАХ СЕВЕРО-ЗАПАДНОГО КАВКАЗА

КТИТОРОВ С. Н.

канд. ист. наук, Армавирский государственный педагогический университет

HIGHWAY SERVICE FORMATION
IN THE MOUNTAINS OF NORTH-
WESTERN CAUCASUS

КТИТОРОВ С. Н.

В статье на основе архивного материала и источников региональной периодической печати рассматривается процесс становления автомобильного сообщения на территории Северо-Западного Кавказа.

The article is based on archive materials and periodicals. It considers the process of highway service formation in North-Western Caucasus area.

Ключевые слова: автомобильное сообщение, Северо-Западный Кавказ, становление, города.

Keywords: highway service, North-Western Caucasus, formation, cities.

УДК 656.1

Транспорт является одним из важнейших элементов инфраструктуры города. Степень организации данной системы городского организма позволяет судить об уровне развития населенного пункта. Сам факт появления того или иного транспорта говорит о том, что город достиг достаточно больших размеров. Рост населенного пункта сопровождается появлением новых, более современных, видов средств сообщения, усложнением и расширением сети коммуникаций. Развитие транспортной сферы определялось внедрением достижений технического прогресса, что позволяет судить о вовлеченности города в глобальные процессы модернизации общества.

На Северо-Западном Кавказе вплоть до конца XIX в. единственным видом внутригородского транспорта оставались разнообразные конные экипажи. В начале XX в. у легковых и ломовых извозчиков впервые появился конкурент в виде автомобиля. В первое десятилетие нового века, событиям которого и посвящено данное исследование, новое транспортное средство воспринималось в качестве диковины и оставалось весьма несовершенным. Однако его быстрое распространение в важнейших центрах региона свидетельствовало о постепенном приобщении населения провинции, прежде всего, горожан, к достижениям мирового технического прогресса, который решительно изменял традиционные формы повседневной жизнедеятельности людей. Уже в 1910-х гг. автомобиль стал привычной деталью облика ряда городов Северо-Западного Кавказа, прочно

ассоциируясь с современным образом жизни человека нового XX века. По сравнению с конными экипажами автомобили обладали рядом преимуществ: большей скоростью, грузоподъемностью и пассажироемкостью, отличались значительной мощностью и компактностью, учитывая, что в относительно малом объеме двигателя было заключено несколько десятков лошадиных сил. К недостаткам нового вида транспорта относились дороговизна, частые поломки, сложность в обслуживании, низкий КПД мотора, неэкономичность расхода горючего, шум, тряска, облака темного дыма, выходящие из выхлопной трубы [1]. Однако с каждым годом автомобили становились все более совершенными, в то время как дальнейший прогресс в области конного транспорта был, по видимому, уже невозможен.

Самые ранние сведения об автомобилизме на Северо-Западном Кавказе относятся к первым годам XX в. Новость о «самодвижущихся экипажах» опередила появление самих «авто». Энтузиастами нового вида транспорта выступили представители муниципальных органов власти, в равной степени заботившиеся как о совершенствовании внутригородского сообщения, так и о пополнении местной казны.

Идея организации автомобильного движения родилась в столице Черноморской губернии Новороссийске. Этот город, разбросанный на огромной территории по берегам Цемеской бухты, расчлененный портовыми сооружениями и железнодорожными линиями, остро нуждался в удобных и практичных средствах сообщения.

13 июня 1902 г. новороссийский городской голова обратился к правлению акционерного общества «Фрезе и К^о» в Санкт-Петербурге с просьбой «поставить в Новороссийск 2–3 бензиновых автомобиля-омнибуса для временной эксплуатации за Ваш риск и счет» [2]. В ответ общество

предложило городу приобрести открытые бензиновые омнибусы с занавесками вместимостью в 8 пассажиров и мощностью в 8 л/с. Цена такого экипажа составляла 3,6 тыс. руб., а срок изготовления – 4 мес. В качестве варианта была также представлена информация о небольшой бензиновой коляске без верха в 6 л/с, рассчитанной на 2 пассажира и кондуктора. Стоила она 2 тыс. руб., и могла быть построена обществом за 3 мес. [3] Завязалась переписка, однако инициатива городских властей так и не воплотилась в жизнь по причине того, что общество «Фрезе и К^о» оказалось слишком загружено другими заказами и было не готово взять эксплуатацию автомобилей в Новороссийске на свой счет [4].

17 декабря 1902 г. Ф. С. Миллер подал в Новороссийскую городскую управу заявление о том, что он желает учредить «товарищество «на вере» для эксплуатации движения автомобилей из города на Стандарт и к вокзалу». Предприниматель просил предоставить ему права монополиста и отсрочить введение в городе других видов транспорта [5]. Управа, разрабатывавшая вопрос о сооружении линии электрического трамвая, не согласилась с условиями Ф. С. Миллера [6]. В том же городе 9 августа 1903 г. анапский мещанин С. С. Малай просил управу разрешить ему «начать эксплуатацию в г. Новороссийске на свой риск и страх на первое время 2-х бензиновых автомобилей омнибусов на 4 и 6 человек» [7]. Монопольных притязаний при этом не выдвигалось, и Новороссийская городская дума разрешает г. Малаю «занятие извозным промыслом бензиновыми автомобилями», освободив его на 2 года от налогов [8]. Впрочем, и это начинание не осуществилось.

Попытки ввести в Новороссийске автомобильное сообщение предпринимались и в дальнейшем, и только с 1908–1909 гг. усилиями «Черномор-

ского товарищества автомобильного движения» здесь начинают курсировать первые автобусы [9]. Их маршруты пролегали не только внутри города, но и связали столицу губернии с Геленджиком. Для урегулирования всех вопросов, связанных с развитием автомобилизма, 13 мая 1910 г. Новороссийская городская дума рассматривает и принимает «Обязательные постановления о езде по гор. Новороссийску на автомобилях» [10].

Черноморскую губернию можно уверенно отнести к пионерам в области развития в регионе автомобилизма. Главной причиной этого было отсутствие железной дороги вдоль побережья, что вызывало потребность в регулярном сообщении между растущими курортами с помощью других видов транспорта, чему, в свою очередь, благоприятствовало построенное в 1890-е гг. Сухумское шоссе. Заметным фактором был также сезонный приток сюда состоятельной публики, требовавшей комфорта и удобств, в том числе и в отношении средств передвижения.

Уже к 1904 г. на курорте Гагры (с 1904 г. он вошел в состав Черноморской губернии) действовала мастерская «для починки и налаживания автомобилей и велосипедов» [11]. Она же отпускала автомашины в прокат [12]. В 1905 г. между Сочи и Адлером было организовано частное автомобильное сообщение. Механические экипажи представляли здесь «обычного типа вагон с диванами с двух сторон, на которых размещаются 14 пассажиров» [13]. По времени дорога занимала 3 часа, а плата за проезд составляла 1 руб. В первые годы это сообщение было несовершенным, и из-за частых поломок автобусов оно не могло продержаться ни одного сезона [14]. В 1910 г. инженером В. Я. Белобородовым открывается движение почтово-пассажирских автомобилей между Сочи и Сухумом [15].

Начальные попытки организации регулярного сообщения между курортами с помощью механических экипажей часто оканчивались неудачей, но вместо упраздненных маршрутов почти сразу вводились новые, инициаторы которых старались учесть ошибки предшественников. Данный вид транспорта быстро прогрессировал, и уже перед первой мировой войной на Черноморском побережье автомобиль стал весьма распространенным и удобным средством передвижения не только на улицах городов, но и на всем пространстве между Анапой и Сухумом.

Известия об «автоматических экипажах» в первые годы XX в. появляются и в Кубанской области. В автомобилях местные власти увидели новый источник доходов. Официальным основанием для этого стало Высочайше утвержденное 20 января 1903 г. постановление Государственного совета, в соответствии с которым муниципалитетам предоставлялось право устанавливать в пользу городов сбор с велосипедов и автомобилей. В постановлении оговаривалось, что «сбор со включением платы за снабжение велосипедов и автоматических экипажей номерными знаками не должен превышать в год одного руб. пятидесяти коп. с велосипеда и трех рублей с каждой силы автоматического экипажа» [16].

В ожидании наступления новой технической эры органы городских самоуправлений вводят налоги с велосипедов, а попутно и с автомобилей, о которых к тому времени на Кубани в основном было известно только на словах. Так, 3 октября 1903 г. гласные Майкопской городской думы приняли постановление об установлении в пользу города сборов с велосипедов и автоматических экипажей в высшем размере по 1 руб. 50 коп. с одного велосипеда и по 3 руб. с каждой силы автомобиля [17]. 20 марта 1904 г. это решение было утверждено министром внутренних дел [18]. Любопытно, что в

столице Кубанской области г. Екатеринодаре аналогичное постановление думы о 3-х рублевом обложении каждой лошадиной силы местных автомобилей состоялось только 3 мая 1908 г. [19]. Внимание органов городских самоуправлений к новинкам технического прогресса является, безусловно, положительной стороной их деятельности, свидетельствуя о значительном расширении масштабов процессов модернизации общества.

Собственно первые автомобили появились в Майкопе только к исходу 1900-х гг., что следует рассматривать в тесной связи с ажиотажем вокруг нефтяных источников, привлекавшем сюда значительные капиталы и множество не только кавказских, но также столичных и зарубежных предпринимателей. Одной из самых неотложных нужд Майкопа была острая потребность в удобных путях и средствах сообщения с внешним миром, так как город и окружавшие его нефтеносные земли располагались вдали от железнодорожных магистралей. Действенным инструментом решения этой проблемы тогда виделось развитие автомобилизма. В июне 1909 г. силами частной инициативы открылось автомобильное сообщение между расположенной на линии Владикавказской железной дороги станцией Усть-Лабинской и Майкопом. Пробный рейс был удачен: автомобиль с 6 пассажирами преодолел 90 верст за три часа, однако обратно, из-за начавшихся дождей и как следствие – распутицы, он добирался два дня [20].

Механические экипажи с разной степенью успеха использовались и на других путях, соединяющих Майкоп с ближайшими железнодорожными пунктами. На страницах газеты «Приазовский край» сообщалось, что в 1910 г. «автомобили мелькали между Армавиrom и Майкопом, развозя к центру нефтяного района дельцов и спекулянтов» [21]. В годы «нефтяной лихорадки» на здешних

дорогах автомобиль становится довольно обычным элементом пейзажа по причине активного участия в освоении природных богатств Кубани иностранных, прежде всего английских, капиталистов. Привыкнув у себя на родине к данному средству передвижения, они, не взирая на бездорожье, широко применяли его и в России.

В административном центре Кубани, городе Екатеринодаре, ачало эпохи автомобилизма относится к 1905 г. 20 мая этого года Екатеринодарская городская дума удовлетворила ходатайство гг. Задунайского, Балтынского и Мелик-Давидянца об открытии ими по улицам города движения пассажирских автомобилей [22]. Вероятно, предполагалось использовать экипажи в качестве такси. Местная публика, однако, к появлению новых транспортных средств отнеслась довольно прохладно, причиной чему, по свидетельству местной прессы, был случайный и нерегулярный характер движения авто и отсутствие надлежащей рекламы. 20 мая 1905 г. на заседании Екатеринодарской думы был принят проект постановлений о езде по городу на автомобилях [23]. Начальником Кубанской области это постановление первоначально не было утверждено и после длительных проволочек вступило в силу только летом 1909 г. [24].

В «Обязательных постановлениях» предписывалось, что езда на автомобилях допускается только при получении владельцем и шофером машины соответствующих разрешений от городской управы, причем эти документы (включая особые «номерные жестянки») выдаются лишь после тщательного осмотра и испытания экипажа и проверки опытности водителя, который должен быть не моложе 20 лет. Маршруты пассажирских и грузовых перевозок также утверждаются муниципальными властями [25].

По требованию городских властей «экипажи должны быть устроены таким образом, чтобы всякая возможность взрыва на них была устранена и чтобы во время движения они не пугали лошадей испускаемыми парами или дымом, шумом или другими способами; тормоза – числом не менее двух, действующих самостоятельно на каждом экипаже, должны давать возможность остановки на полном ходу... При каждом автомобиле надлежит обязательно иметь такое приспособление, которое лишало бы возможности посторонних лиц пускать в ход машину, в случае отсутствия лица, ею управляющего. Для предупредительных сигналов служит на автомобиле рожок или труба с пневматической грушею..., независимо от этого, экипаж, если он сам движется бесшумно, должен быть снабжен колокольчиком или бубенчиком, которые звоном своим давали бы знать о его приближении». С наступлением сумерек автомобили должны освещаться яркими фонарями. Скорость движения автоматических экипажей не могла превышать в Екатеринодаре 12 верст и в окрестностях города 20 верст в час. Автомобили должны были двигаться по правой стороне улиц. Обгонять другие экипажи допускалось только слева. При встрече с лошадьми, «обнаруживающими испуг», водитель был обязан остановить машину [26].

На основе правил, разработанных для организации автомобильного движения в г. Екатеринодаре, 13 мая 1910 г. аналогичные «Обязательные постановления» с незначительными изменениями принимает Новороссийская городская дума [27].

Далеко не все кубанские автомобилисты исполняли вышеизложенные постановления и своевременно вносили установленные налоги. Некоторые выдвигали к городским властям встречные требования об улучшении благоустройства улиц. Так, летом 1908 г. в г. Екатеринодаре владельцы Торгового дома «И. И. Га-

ланин с Братьями», чей автомобиль попал в выбоину и получил серьезные повреждения, обратились в управу с заявлением, в котором отказались уплачивать сборы за автоматический экипаж до тех пор, пока не будут исправлены мостовые хотя бы в центре города [28].

Новые средства транспорта сыграли свою роль и в установлении связей Екатеринодара с другими населенными пунктами. Уже летом 1906 г. функционировало автомобильное сообщение между столицей Кубани и станицей Славянской. Из Екатеринодара пассажирские машины отправлялись дважды в день от гостиницы «Тао», располагавшейся у Нового базара [29]. Рейсы по данному маршруту действовали несколько лет, хотя и в этом случае во время ненастной погоды движение временно прекращалось, как, например, в январскую оттепель 1908 г. [30].

Развитие автомобилизма не ограничивалось только пределами городов Кубани. Новые явления технического прогресса быстро проникают и в сельскую местность. В качестве примера можно указать на селение Армавир, которое, впрочем, уже давно переросло свой юридический статус, превратившись в крупнейший торговый центр Северного Кавказа. Знакомство местных жителей с моторными экипажами относится к концу первого десятилетия XX века. В феврале 1909 г. в Армавире, при гостинице Н. П. Комягина «Коммерческое подворье», открылась «автомобильная станция» и «коммерческо-транспортная контора по покупке, продаже и отправке всякого рода товаров» [31], которые представляли собой частное предприятие по транспортировке различных грузов.

В среде состоятельных сельчан становится престижно иметь собственное авто. В 1910 г. владельцами автомобилей в Армавире были промышленники Мисожников и братья Бабаевы, коммерсант Зергель и инженер Корольков [32], а возможно, и

ряд других лиц. В этом же году на страницах армавирской прессы рекламировался гараж и автомобильная мастерская К. П. Зергеля [33]. Из числа землевладельцев Лабинского отдела собственными механическими экипажами обладали гг. Николенко и Щербак.

Уже на заре XX в. на автомобиль начинают смотреть не только как на быстрое и удобное средство передвижения, но и как на предмет спортивных состязаний. Историки российского автомобилизма данный аспект применения машин считали самым исконным, отмечая, что «сначала самоходы использовались «потехи ради» [34]. К сожалению, пока неизвестно, где на Северо-Западном Кавказе состоялись первые соревнования с участием автомобилей. Любопытно, что в прошении от 15 января 1910 г. новороссийские легковые извозчики жаловались на местных водителей, которые «пускают в перегонку два автомобиля» и сбивают экипажи с лошадьми [35]. Этот факт, несомненно, указывает на стремление автомобилистов Новороссийска к состязательности, однако, речь здесь идет скорее о лихачестве, нежели о настоящем спорте.

Одни из первых в регионе спортивных автомобильных соревнований состоялись в Армавире. Летом 1910 г. в местной газете появилось следующее сообщение: «6 июня на Прочноокопском шоссе состоится гонка автомобилей, в которой примут участие 13 автомобилей» [36]. Видимо, в заметку вкралась опечатка, поскольку в прошедших 6 июня 1910 г. состязаниях участвовало всего 3 машины: Николенко «Мерседес» 45 л/с, Королькова «Дитрих» 36 л/с и Зергеля «Некарсульм» 20 л/с. Дистанция была определена в 3 версты от моста через р. Кубань у станицы Прочноокопской до 3-й роци на окраине села Армавир. Все машины

стартовали одновременно. Первым к финишу через 2 мин. 2 сек. прибыл автомобиль «Дитрих» Королькова, показав среднюю скорость 87 верст в час; вторым был «Мерседес» Николенко (2 мин. 22 сек., 75 верст в час) и последним оказался «Некарсульм» Зергеля (3 мин. 7 сек., 58 верст в час) [37]. Учитывая неудовлетворительное состояние покрытия шоссе, очевидцы считали данные результаты хорошими. Армавирские и подобные им еще очень примитивные соревнования тем не менее играли важную роль в популяризации и рекламе нового вида транспорта.

Таким образом, в указанный период даже на окраинах Российского государства автомобиль из технической диковинки и экзотики быстро превращался в удобное и привычное средство передвижения, хотя и доступное не всем слоям населения. Ежегодно машины совершенствовались, улучшались их технические характеристики. Количество автомобилей быстро росло, расширялась сфера их применения. Особенно интенсивно автомобильный транспорт в России и в частности на Северо-Западном Кавказе развивался в 1911–1914 гг., что связано с общим экономическим подъемом государства и с ускорявшимся процессом технической модернизации общества.

Первый серьезный кризис в области автомобилизма разразился после начала первой мировой войны, когда большинство частных механических экипажей было реквизировано для нужд обороны и прекратились поставки машин из Германии. Революционные события 1917 г. и разгоревшаяся вскоре гражданская война практически полностью уничтожили «первые ростки» отечественного автомобилизма. В советскую эпоху автомобильное сообщение, по крайней мере на Северо-Западном Кавказе, пришлось организовывать заново.

Литература

1. Ривош, Я. Н. Время и вещи. Очерки по истории материальной культуры в России начала XX века [Текст] / Я. Н. Ривош. – М., 1990. – С.73.
2. Архивный отдел администрации города Новороссийска (далее АОАГН). – Ф. 2. – Оп. 1. – Д. 276. – Л. 1–10б.
3. Там же. – Л. 5–6.
4. Там же. – Л. 7.
5. Там же. – Л. 10.
6. Там же. – Л. 11.
7. Там же. – Д. 313. – Л. 2.
8. Там же. – Л. 3.
9. Там же. – Д. 558. – Л. 1; – Д. 678. – Л. 11–14, 17; Черноморское побережье (Новороссийск). – 1908. – 18 июля.
10. АОАГН. – Ф. 2. – Оп. 1. – Д. 558. – Л. 23, 43.
11. Справочник и путеводитель по Черноморской губернии [Текст]. Ч. 1. – Новороссийск, 1904. Паг. 1. – С. 224.
12. Пачулиа, В. П. Гагра. Историко-культурный очерк [Текст] / В. П. Пачулиа. – Сухуми, 1971. – С. 33.
13. Москвич, Г. Иллюстрированный практический путеводитель по Кавказу [Текст] / Г. Москвич. – Владикавказ, 1907. – С. 417.
14. Дороватовский, С. Сочи и Красная Поляна с окрестностями [Текст] / С. Дороватовский. – СПб., 1911. – С. 11.
15. Сочи [Текст] // Энциклопедический словарь по истории Кубани с древнейших времен до октября 1917 года. – Краснодар, 1997. – С. 432.
16. Российский государственный исторический архив. – Ф. 1287. – Оп. 33. – Д. 2589. – Л. 3–3об.
17. Там же.
18. Там же. – Л. 7.
19. Смета доходов и расходов города Екатеринодара на 1914 год [Текст]. – Екатеринодар. 1914. Паг. 2. – С. 10.
20. Бардадым, В. П. Кубанские арабески: краеведческие очерки [Текст] / В. П. Бардадым. – Краснодар, 2000. – С. 100.
21. Приазовский край (Ростов н/Д). – 1911. – 30 июля.
22. Бардадым, В. П. Указ. соч. – С. 99.
23. Там же. – С. 98.
24. АОАГН. – Ф. 2. – Оп. 1. – Д. 558. – Л. 10.
25. Государственный архив Краснодарского края. – Ф. 498. – Оп. 1. – Д. 40. – Л. 18–19.
26. Там же. – Л. 19об.–20.
27. АОАГН. – Ф. 2. – Оп. 1. – Д. 558. – Л. 23, 43.
28. Новая заря (Екатеринодар). – 1908. – 3 сент.
29. Заря (Екатеринодар). – 1906. – 6 июля.
30. Новая заря (Екатеринодар). – 1908. – 10 янв.
31. Новая заря (Екатеринодар). – 1909. – 20 февр.
32. Там же. – 1910. – 7 сент.; Отклики Кавказа (Армавир). – 1910. – 9 июня.
33. Отклики Кавказа (Армавир). – 1910. – 25 марта.
34. Шляхтинский, К. Автомобиль в России. История автомобиля [Текст] / К. Шляхтинский. – М., 1993. – С. 50.
35. АОАГН. – Ф. 2. – Оп. 1. – Д. 558. – Л. 1.
36. Кавказский край (Армавир). – 1910. – 5 июня.
37. Отклики Кавказа (Армавир). – 1910. – 9 июня.