

DOI: doi.org/10.21272/shaj.2022.i38.p.34

DMYTRIV.KUDINOV

Regional Institute of Postgraduate Studies, Sumy (Ukraine)

THE OUTLINE OF THE HISTORY OF AUTOMOBILE TRAFFIC IN THE EARLY TWENTIETH CENTURY IN SUMY

Abstract. *The purpose of the publication is to reveal the essence of automobile movement in Sumy as a social cause, to describe its main tendencies and indicate the role of individuals in the development of local motorism. The topicality of the research is preconditioned by the lack of scientific investigation on this topic, as well as the need to supplement the general picture of the development of motorism in the Russian Empire. Various aspects of automobile traffic in Sumy have been considered (the concept of “automobile movement” is indicated in the meaning of a social phenomenon): auto trade, auto repair, the introduction of local traffic rules, automobile accidents, the formation of a stratum of drivers and car owners, their participation in races and rallies. In particular, the businesses of the owner of the first car dealership in Sumy Kaidansky and his competitor Poguliaichenko are mentioned as well as the existence of the Gerenshtein-Yankovsky auto repair shop. The main traffic rules adopted by the Sumy City Duma in 1908 are specified. On the basis of reports of the local press, typical traffic violations with the participation of cars are analyzed: crashes with horse-drawn vehicles, speeding, drunk driving, cutting in buildings and pedestrians. Special attention is paid to the public organization of motorists – Sumy Automobile Club established in 1912. In particular, the main provisions of the club’s statute, the rights and obligations of its participants have been analyzed. The names of some of its members have been specified. The activity of the organization and its place in the all-Russian automobile traffic have been assessed. The role of Sumy passionaries of motorism – entrepreneurs Ivan Leshchinsky and Eduard Kaidansky is emphasized. In particular, their participation in races and runs is mentioned. At the same time, the Moscow – Berlin – Paris rally where the Kaidansky team took part on a Mitchell car is covered more widely. Also, the brands of cars of Leshchinsky’s garage are named and the preferences for the cars of the sugar producer Pavel Kharitonenko are revealed. The appearance of departmental cars at the Sumy district administration is analyzed, the need for their use in the economic needs of the local government is determined. The duties of the zemstvo in the use of transport to the military department are clarified. The names of some of the chauffeurs who worked for private individuals and in the zemstvo are identified.*

Keywords: motor car, traffic rules, motor rally, Sumy Automobile Club, Ivan Leshchinsky, Eduard Kaidansky.

Citation. Kudinov D.V. The outline of the history of automobile traffic in the early twentieth century in Sumy. *Sumskiy istoryko-arkhivnyy zhurnal* [Sumy historical and archival journal]. №XXXVIII. 2022. Pp. 34-47. DOI: doi.org/10.21272/shaj.2022.i38.p.34

КУДИНОВ Д. В.

Комунальний заклад Сумський обласний інститут післядипломної педагогічної освіти (Україна)

НАРИС ІСТОРІЇ АВТОМОБІЛЬНОГО РУХУ ПОЧАТКУ ХХ СТ. В М. СУМИ

Анотація. *Мета публікації – розкрити сутність автомобільного руху в Сумах виявити основні його тенденції й установити роль окремих персон в розвитку місцевого автомобілізму – обумовлена відсутністю наукових досліджень з даної теми, а також необхідністю доповнити загальну картину розвитку автомобілізму в Російській імперії. Розглянуті окремі сторони автомобільного руху в Сумах (поняття «автомобільний рух» ужито в значенні соціального явища): автоторгівля, авторемонт, запровадження місцевих правил дорожнього руху, дорожньо-транспортні пригоди, формування страти*

шоферів і автовласників, їхня участь у гонках і пробігах. Зокрема, розглянуті комерційна діяльність власника першого в Сумах автосалону Кайданського та його конкурента Погуляйченко, функціонування автомайстерні Геренштейна-Янковського. Указані основні правила дорожнього руху, ухвалені Сумською міською думою в 1908 р. На основі повідомлень місцевої преси проаналізовані типові порушення дорожнього руху за участі автомобілів: зіткнення з гужовим транспортом, перевищення швидкості, водіння в нетверезому стані, наїзди авто на споруди та пішоходів. Особливу увагу приділено громадській організації автомобілістів – Сумському автомобільному клубу, утвореному 1912 року. Проаналізовані головні положення його статуту, права та обов'язки його учасників. Указані імена деяких його членів. Оцінена активність організації та її місце в загальноросійському автомобільному русі. Підкреслена роль сумських пасіонаріїв автомобілізму – підприємців Івана Лещинського й Едуарда Кайданського. Зокрема, згадана їхня участь в гонках і пробігах. При цьому найбільше висвітлений пробіг Москва–Берлін–Париж за участі команди Кайданського на авто марки «Мітчел». Також названі марки авто гаражу Лещинського й машини в автопарку цукрозаводчика Павла Харитоненка. Проаналізований процес появи відомчих автомобілів при Сумській повітовій земській управі. Обумовлена необхідність їхнього використання в господарських справах органу місцевого самоврядування. Уточнені обов'язки земства у використанні транспорту перед військовим відомством. Виявлені імена деяких шоферів, які працювали за наймам у приватних осіб та в земстві.

Ключові слова: автомобіль, правила дорожнього руху, автопробіг, Сумський автомобільний клуб, Іван Ліщинський, Едуард Кайданський.

Цитування. Кудінов Д.В. Нарис історії автомобільного руху початку ХХ ст. в м. Суми / Сумський історико-архівний журнал. №XXXVIII. 2022. С.34-47. DOI: doi.org/10.21272/shaj.2022.i38.p.34

Автомобіль давно став невід'ємною частиною людського життя, мобільним і зручним засобом пересування. З цієї ж причини історія використання автотранспорту залишається популярним напрямком дослідження. Однак, у плані регіонального погляду на історію виявляється маса “білих плям” – коли вперше по дорогам того чи іншого повіту, міста, волості промчалася автівка, зростання чисельності автотранспорту, склад автопарку й автовласників, дата й особливості запровадження місцевих правил дорожнього руху, труднощі, що виникали на шляху автомобілізму та ін. Дослідження цих та інших питань, пов'язаних із автомобільним рухом, дозволить не лише задовольнити науковий інтерес, але й заповнити лакуни загального уявлення про розвиток автомобілізму в Російській імперії. Саме це завдання й переслідує автор даної публікації. Мета статті – розкрити сутність автомобільного руху в Сумах виявити основні його тенденції й установити роль окремих персон в розвитку місцевого автомобілізму.

У дослідженні автор спирався на комплекс джерел, котрі можна розподілити за наступними групами: 1) архівні документи; 2) мемуари; 3) матеріали періодичної преси; 4) науково-популярні роботи; 5) журнали Сумського повітового земського зібрання (СПЗЗ), доповіді й кошториси земства. За інформативністю особливо слід виділити справу “Про затвердження статуту Сумського автомобільного клубу”, що зберігається в Державному архіві Харківської області (ДАХО. Ф. 29. Оп. 1. Спр. 400.) і вперше вводиться у науковий обіг. Мета публікації виявилася б недосягнутою без залучення матеріалів періодичної преси 1910-х років, в особливості, повідомлень місцевої хроніки газети “Сумской вестник”. Крім того, використані кореспонденції в харківських газетах “Утро” й “Южный край”, а також публікації журналу “Автомобилист” відносно участі сум'янина Кайданського в автопробігу Москва–Берлін–Париж і новин, в яких фігурують імена сум'ян-автомобілістів.

Хоча дана наукова стаття є першою науковою розвідкою з проблеми становлення та розвитку автомобільного руху в Сумах, тим не менш, дане питання вже підіймалося красназнавцями в окремих науково-популярних публікаціях, які, втім, не претендують на вичерпне роз'яснення (Кудинов, 2020 а; Кудинов, 2020 b; Лесина, 2010; Манько, 2008; Сикорский, 2015; Суми, 2009).

Людство здавна мріяло про “самоходи”. Здійснити давню ідею в 1885–1886 рр. змогли німецькі інженери Карл Бенц і Готліб Даймлер, які побудували і запатентували перші в світі саморухоми екіпажі з двигунами внутрішнього згорання, що працювали на рідкому паливі. Незабаром до них почали застосовувати сучасний термін “автомобіль”. Така диковинка (скоріше за все, “Панар-Левассор”) вперше торкнулася вітчизняних доріг у 1891 році, коли редактор газети “Одесский листок” Василь Навроцький на пароплаві з Франції привіз її в Південну Пальміру. Через три роки фірма “Бенц” відправила першу партію своєї продукції в Росію. Спочатку “мотори” з'явилися на вулицях тільки великих міст, і довірою серед потенційних покупців не користувалися, оскільки ранні марки нерідко вимагали ремонту. При цьому автосервіс випробовував гостру нестачу механіків і запчастин, які приходилося виписувати з-за кордону. Тому в перші роки ХХ ст. імперія могла похвалитися лише кількома десятками машин, і те, переважно, у приватній власності.

По завершенню Першої російської революції ситуація змінилася. На фоні економічного підйому значних успіхів добилися виробники авто. Був налагоджений маркетинг “моторів” самих різних марок, автогуми й запчастин (у Сумах магазин товариства “Проводник”, що продавав автомобільні, екіпажні й велосипедні шини, розташовувався за адресою вул. Соборна, 4). Нарешті, розгорнулося вітчизняне виробництво машин. Реклама й зарубіжний досвід підкреслювали престижність володіння “самоходом”. У результаті, чисельність автомобілістів почала швидко збільшуватися, у тому числі, і в повітових містах.

Вочевидь, раніше 1900-х років автівки в Сумах ще не з'явилися. У будь-якому випадку, в хроніці міських дорожньо-транспортних пригод – вірному показникові їх присутності – до цього часу фігурують лише візники та водовози. Ситуація змінилася після 1905 року – авто, мотоцикли і велосипеди, яких обивателі йменували “чортопхайками”, стали постійним учасником дорожнього руху. Одними з перших в Сумах власне авто придбали місцеві цукрозаводчики Лещинські. Відомо, що їхній шофер О.Ф. Лебедев служив у підприємств від 1904 р. (Годичный, 1912; ПАК), а в № 26 за 1902 р. журналу “Автомобиль” згаданий дехто із сумських Лещинських, якому редакція вислала довідник. Хоча Лещинські – одні з основних претендентів на звання перших місцевих автомобілістів, однак, упевненості в цьому немає. У вказаному номері “Автомобіля” в рубриці “Поштова скринька” також міститься повідомлення передплатнику видання, якомусь “Н.А. С-ву”, названого автомобілістом. Не маючи точних даних про те хто цей загадковий адресат, можу припустити, що таким міг бути цукрозаводчик Микола Олексійович Суханов, людина, безумовно, заможна й здатна утримувати таку “іграшку”, як “мотор” (Почтовый, 1902).

Тим не менш, саме Лещинські виявилися найгучнішою автомобільною родиною в Сумах. Невідомо, чи водив авто сам голова сімейства Микола Йосипович, але його нащадок Іван заслужив славу затятого автомобіліста й гонщика. Співачка Євфалія Хатаєва, яка в дитинстві гостювала в “мільйонерів Лещинських” в Кияниці Сумського повіту, про дозвілля в компанії Івана Миколайовича згадувала таке: “Напередодні вечора молодий син Лещинських бере нас в свій автомобіль і мчить нас в полях по вибоїстій дорозі 80 км на годину. І ми міцно тримаємося за руки аби не вискочити, і стискуємо з силою свої губи, лякаючись того, що відкриється рот, і ми відкусимо свої язики” (Хатаєва,

2002: 2). Відомо, що у Лещинських на 1910-ті роки мався цілий автопарк, який складався з “моторів” різних марок – “Мінерва”, “Берліє”, “Пежо” тощо.

Поява нового виду транспорту зобов’язало міську думу зайнятися новою для себе справою – розробкою правил дорожнього руху. Останні в той час створювалися в кожному місті власні, хоча й з дотриманням деяких типових положень. Сумські “Обов’язкові постанови про порядок їзди на велосипедах і автомобілях в м. Сумах” були створені навесні 1908 р. Усі машини, включно з велосипедами, слід було зареєструвати в міській управі, що видавала власникам “моторів” номери з міським гербом. Відтепер, вони були зобов’язані сплачувати особливий податок у міську скарбницю “з сили”, тобто в залежності від наявних кінських сил авто. Установлювався правосторонній рух. Особливу увагу приділено попередженню ДТП, для чого вводилася низка заборон і обмежень: “переїжджати вулицю слід тихим ходом, так само й на поворотах з однієї вулиці на іншу робити їх під прямим кутом”; “навчання їзди на вулицях і площах не допускається, а можливе на вигонах та в інших малолюдних місцях”; “при обгоні пішоходів обов’язково слід обганяти їх зліва, заздалегідь попереджуючи сигналами”; “при сумісній їзді велосипедисти повинні слідувати один за одним на відстані не менше 1 сажня один від одного”; “забороняється їзда без руля, без дзвоника чи різка, а так само їзда на перегонки”; “забороняється їзда по тротуарах, скверах, садах і по пішохідних доріжках бульварів”. Також заборонявся рух у місцях значного скупчення публіки: “у таких випадках, а також у випадку переляку коней, необхідності пересікти тротуар чи інший пішохідний шлях велосипедист повинен зійти з велосипеда й провести його в руках”. Із настанням темряви на кожному транспортному засобі повинен був запалюватися ліхтар. Обурення учасників транспортного руху викликав параграф, згідно якого “ріжки при велосипедах, як і дзвоники при автівках не допускаються”, оскільки більшість велосипедистів була “озброєна” саме різками. Батьки міста потурбувалися й про захист сум’ян від шуму: “зловживати сигналами забороняється”. Нарешті, обмеження швидкості встановлювалося лише в 11 верст (близько 12 км / годину), що, зрозуміло, далеко не всіма дотримувалося. Стежити за дотриманням ПДР було доручено городовим (Обязательные, 1908).

Складанням правил їзди по території повіту зайнялося і місцеве земство. При цьому проєкт обов’язкових постанов про порядок руху автомобілів передавався на експертизу місцевим автомобілістам із Сумського автоклубу (Журналы СУЗС, 1913: 73).

Попит на “самоходи” породжував пропозицію. У значній мірі стимулювали місцеву торгівлю автівками: по-перше, міжнародні автомобільні виставки, що пригорнули до себе велику увагу громадськості (1907, 1910, 1913 рр. – Санкт-Петербург, 1908 р. – Москва), по-друге, автопробіги (наприклад, Петербург–Київ–Москва–Петербург у 1910 р. і Петербург–Севастополь–Гагри в 1911 р.), що слугували відмінною рекламою можливостям і якості нового виду транспорту, по-третє, ратифікація Росією в 1911 р. “Міжнародної конвенції відносно пересування автомобілів”, що зробила можливими зарубіжні поїздки на “моторі”, запровадила міжнародні дорожні свідоцтва, а також уніфікувала перші міжнародні знаки (“Нерівна дорога”, “Перехрестя”, “Небезпечний поворот”, “Залізничний переїзд зі шлагбаумом”). Як слідство, відтепер заможні люди вважали справою престижу придбати власний “мотор”. Ціни на “залізних коней” станом на 1909 рік в залежності від марки, типу й оздоблення коливалися в межах 650–2000 руб. Потім, у зв’язку зі здороженням виробництва, вони зросли до середніх 2000–4000 руб. Але й це була цілком доступна вартість навіть для власників невеликих підприємств і фірм із річним оборотом лише в декілька десятків тисяч рублів. Тим більше, що “самоходи” можна було купити в розстрочку.

Якщо в 1900-ті роки місцеві покупці авто зверталися до столичних чи харківських автосалонів, то в другому десятилітті ХХ ст. “мотори” можна було придбати і в Сумах. Тут відомим концесіонером іноземних автівок був підприємець польського походження, інженер Едуард Лукич Кайданський. Тоді як харківські салони пропонували “Бенци”, “Форди”, “Мінерви” і “Фіати”, Кайданський робив клієнтам оригінальну пропозицію – “цілком обладнані” авто американської компанії “Mitchell-Lewis Motor Co” (м. Расин, штат Вісконсин, США), що виготовляла машини в 1903–1923 рр. на виробничих потужностях США і Великобританії. Також він реалізовував американські “Форди” й французькі “Дарраки”, зарубіжні моторні олива й запчастини, а також “моторні човни власного виробництва з бензиновими моторами від 2 до 8 сил” ціною від 350 руб. (Реклама, 1912; Kajdascki, 2013: 40–42). За спогадами сумського “старійшини краєзнавства” П.І. Нікітенка, “представництво й склад” підприємця містилися в нинішньому старому корпусі Сумського Палацу дітей та юнацтва, колишньому “земському банку” (у 1910-ті роки тут розміщувалися Сумський земський банк взаємного кредиту та Сумський Олександрівський селянський сільськогосподарський банк) (Никитенко, 1994: 45). У 1913 р. у Кайданського з’явилися конкуренти – власник чавунолитої, землеробських знарядь і машин заводу І.С. Погуляйченко почав продавати “Бенци”, а власник аптеки Ф.П. Янковський – гондлювати шинами компанії “Мішлен”. Він же взяв в оренду чи придбав автомобільну майстерню Геренштейна в будинку панянки Ісакової за Лінтварьовським мостом (ДАСО. Ф. 1. Оп. 1. Спр. 67: 1).

Зростання чисельності автомобілів природно призводило до зростання ризиків ДТП, незважаючи на доволі сурові ПДР. Давалися взнаки браку навиків водіння чи поваги до пішоходів та інших учасників дорожнього руху. Безумовно, це визначило в цілому негативне ставлення до автомобілістів, які порушували тихий спокій містян, тим більше, що вони були людьми заможними (за словами сучасника-інженера І.Я. Агунакова, “авто – іграшка статечних класів”). Преса ж лише підігрівала ці настрої. У цілому ж, картина зміни захопленого ставлення до міських автомобілістів на негативне була типовою в тодішній Росії.

На шпальтах газет найбільш часто згадувалися зіткнення автівок із кінями. Селянські шкапи, незвичні до вигляду й галасу “моторів”, відмовлялися слухати візників. Перегорнуті і розбиті хури, вивалений із них товар, внаслідок того, що “кінь злякався й поніс”, – стандартні повідомлення. Гіршими були справи, коли опинялися постраждалими люди. Наприклад, у січні 1913 р. на Троїцькій вулиці стався наступний випадок: побачивши автівку, кінь скинув із саней селян, розбивши їх о тумбу та помчався геть у бік Миколаївського лужка (Маленькие заметки, 1913). Улітку того ж року відбулася ДТП, за якої кінь, злякавшись автівку, що “мчалася з жахливою швидкістю”, сіпнувся, через що на проїжджу частину випав хлопчик-візниця, а машина переїхала йому ногу (Местная жизнь, 1913 d). У ДТП, що сталася 28 травня 1913 р. на Соборній вулиці, постраждав кінь візника: шофер машини інженера й власника технічного бюро Е.Е. Пінкерт біля аптеки Роде по зустрічній смузі наскочив на дрожки, в яких їхав відомий підприємець І.О. Асмолов. “Сила вдару була така велика, – вказувала газета “Сумской вестник”, – що кінь опинився під автівкою сильно пом’ятим, дрожки опинилися зламаними, у автомобіля погнуті крила і розбиті ліхтарі” (Местная жизнь, 1913 i). Прикметно, що в обох випадках водії сховалися з місця пригоди.

Відбувалося й навпаки, коли перелякані тварини шкодили самим провокаторам ДТП. Наприклад, кінь від страху понісся прямо на мотоцикліста, яким виявився касир крамниці готового одягу Коваленко А.В. Кассель. Чоловік не постраждав, але позбавився транспортного засобу (Местная жизнь, 1913 i). Взаємна нелюбов коней і автівок проявлялася і за межами Сум. Зокрема, на Стецьковському шляху за містом автівка так

сполохнула селянську кобилу, що та дригнула в бік, перегорнула хуру й пошкодила господарю інвентар (Местная жизнь, 1913 а).

Траплялися ДТП, пов'язані зі зловживанням алкоголю. Так, улітку 1913 р. галаслива компанія молодих людей на чолі з шофером фірми Кайданського Литвиненком відправилася на прогулянку в машині, що належала Сумовській. Далеко від'їхати від гаражу не вдалося – авто кілька разів заїхало на тротуар, а потім загалом врізалося в огорожу будинку Громадського зібрання. Як наслідок, обидва крили і газогенератор були пошкоджені, при цьому самі любителі лихої їзди та пішоходи не постраждали. Становище горе-шофера погіршувалося тим, що “мотор” він узяв без відома господарки чи адміністратора садиби. Вірогідно, робітників гаражу Сумовської після цього випадку звільнили (Местная жизнь, 1913 с).

Переважно ДТП усе ж таки ставалися з причини перебільшення швидкості. Нерідко в хроніки пригод потрапляв любитель швидкої їзди автомобіліст Тушмалов – одного разу він не справився з керуванням і на швидкості вскочив на тротуар Монастирського провулку. Дана обставина його не зупинила – Тушмалов того ж дня продовжував вперто порушувати ПДР (Местная жизнь, 1913h). Відомими порушниками обмеження швидкості були мотоциклісти Сальман і Кассель. 20 серпня 1913 р. жертвою їхніх гонок по вулицям стала жінка, котру Кассель збив і переїхав. Спотворену пішохідницю в несвідомому стані доставили в земську лікарню. При цьому громадськість обурило поведінка Касселя, який покинув місце пригод (Местная жизнь, 1913f; Местная жизнь, 1913g). Іноді повідомлення про ДТП у Сумах за участю публічних осіб потрапляли і на сторінки харківської преси. Зокрема, газета “Утро” повідомляла про здійснення наїзду на жінку (“помял бабу”) на авто сумського лісоторговця та громадського діяча Л.М. Харченка (Областной отдел, 1912 b).

Певне, найсерйозніше з відомих за матеріалами преси ДТП відбулося 25 червня 1913 р. – автівка купця І.О. Ярцева марки “Форд”, в якому перебували шофер, один службовець і завідувач магазином Ярцева Н.А. Фрітче (Фрідше) з сином, зазнала аварії на Стецьковському шляху поблизу міста. При зіткненні з собакою луснула камера в одному з коліс, а потім при різкому гальмуванні пасажирів викинуло геть із салону. Автомобіліст В.А. фон Лоретц-Еблін, який проїжджав повз, постраждалих доставив на своєму “моторі” до земської лікарні у важкому стані (переломи кінцівок, у хлопчика – струс мозку) (Местная жизнь, 1913b). Нікітенко згадував ще одну ДТП, жертвою якої став водій: син купця Черняєва, не навчившись як слід водити авто, не справився з керуванням свого “Мітчела” і прямо по Монастирському провулку смикнувся в бік Спасо-Преображенського собору. “”Машина завалилася на сходах входу, невдачливого автомобіліста дістали заюшеного й змученого; багато було потім мороку з поліцейськими чинами за порушення громадського порядку. Доказували потім, що все сталося через підступ нечистої сили, а не по малому розумінню водія” (Никитенко, 1994: 46).

Коли вина шофера була доведена, його притягали до відповідальності. Щоправда, суворістю міри покарання не відзначалися. Зокрема, якогось Володимира Хмелевського, який наїхав на сумського обивателя (обмежився забоями і розбитим носом), оштрафували лише на 15 руб. (Местная жизнь, 1913 е).

Часті випадки ДТП, недостатня підготовка водіїв, дорожнеча автомобілів, запчастин, бензину і ПММ, нераціональність деяких встановлених правил водіння, жахливі дороги, тобто проблеми, що хвилювали більшість автолюбителів, природно спонукали їх до об'єднання заради вирішення цих та багатьох інших питань. Чимало сприяло кооперації автомобілістів і формування корпоративної етики осіб, які могла похвалитися власним механічним засобом пересування. Зразком для наслідування провінційних автоклубів було Російське автомобільне товариство, засноване в столиці в 1903 р. і прийняте

шістьма роками пізніше під височайшу протекцію. З тих пір воно почало йменуватися Імператорським Російським автомобільним товариством (ІРАТ). За його ініціативою в 1910 р. був створений Союз автоклубів Росії, до якого поступово вступили всі основні автомотоклуби і товариства Росії, зберігаючи при цьому широку автономію. До кінця 1914 р. таких по країні діяло понад тридцять. Серед них – і Сумський автомобільний клуб.

Його виникненню передувало поступово втягування сум'ян у вже існуючі організації автомобілістів. Вочевидь, першим із них до російської автомобільної громадськості приєднався Іван Миколайович Лещинський, який 1909 року був прийнятий у дійсні члени Московського автомобільного товариства (МАТ) (Хроника, 1909). По московських вулицях на своїх “торпедо” і “ландоле” марки “Мерседес” розсікав і сумський цукрозаводчик П.І. Харитоненко. Ці автівки він придбав у 1910 р. (Хроника, 1910; Хроника, 1911). А в 1914 р. уже його син, Іван Павлович, став членом-змагальником Першого російського автоклубу в Москві (Первый русский, 1914).

Відтепер наступила черга кооперації розрізнених сумських автолюбителів. Восени 1912 р. представники місцевої еліти, серед якої були предводитель дворянства Сумського повіту, камергер Двора Його Імператорської Величності, дійсний статський радник І.Д. Траскін, міський голова В.М. Золотарьов, голова Сумської повітової земської управи М.М. Петрищев, землевласник Лебединського повіту, поручик лейб-гвардії Кінного полку граф О.В. Капніст, власник Кекінської цукроварні В.А. фон Лоретц-Еблін, штаб-ротмістр запасу С.В. Сбітнев, відставний гвардії полковник В.Ю. Чаплін, дворяни Є.В. Святогор-Штепина, О.П. Кокорін, В.Ф. Карпов, М.М. Тушмалов, лікар М.П. Фрей, підприємець В.Ю. Перкович і деякі інші звернулися до харківського губернатора М.К. Катеринича з клопотанням затвердити статут Сумського автомобільного клубу, що й було з деякою затримкою зроблено. Таким чином, у Сумах автоклуб став другим за рахунком на Лівобережжі після харківського Південно-Російського автомобільного клубу (статут ПРАК затверджений в серпні 1911 р.), випередивши на півтори роки появу подібного товариства в Полтаві. Вірогідно, саме успішна спортивна та комерційна діяльність харківських автомобілістів, котрі зуміли перетворити своє об'єднання на прибуткову організацію за рахунок передачі в оренду своїх приміщень, влаштування різних платних заходів, як раз і підштовхнула до спілки автолюбителів-сум'ян. Скоріше за все, статут харків'ян також став базовим для Сумського автоклубу при виробці власного регламенту – між ними зустрічається чимало збігів (Баранцев, 2012; ДАХО. Ф. 29. Оп. 1. Спр. 400: 1–24).

Сумські ентузіасти прагнули організувати сили автомобілістів північної частини Слобожанщини – метою Клубу постулювалося “об'єднання осіб, зацікавлених у впорядкуванні, удосконаленні й поширенні автомобілізму в усіх його видах, стадіях і застосунках в межах Сумського, Охтирського та Лебединського повітів Харківської губернії”. Статут визначав доволі широкі права організації: влаштовувати «всілякі змагання й екскурсії з призами»; відкривати власні гаражі і майстерні; проводити бесіди, лекції й виставки, громадські розваги; створити автошколу з правом видачі новоспеченим механікам і шоферам свідоцтв і дипломів; набувати рухоме й нерухоме майно; займатися видавничою діяльністю; “клопотати перед властями та установами про надання членам Клубу права дослідження про стан доріг, про їх удосконалення і про встановлення на них попереджувальних знаків для керівництва автомобілістам”, а також “входити в громадські й урядові установи з клопотаннями та пропозиціями про покращення шляхів”; постачати членам товариства запчастини, ПММ, автогуму та інші необхідні матеріали; виписувати з-за кордону чи купувати в Росії автівки, запчастини тощо. Зокрема, передбачалося, що члени Клубу, перебуваючи в спілці з ІРАТ, можуть користуватися

знижками на оливу, бензин (до 20%) і на шини 23% від компаній-виробників (відносно палива мова, скоріше за все, йшла про компанії “Брати Нобель” чи “Брати Рильські”, а шин – про ризьку мануфактуру “Проводник”). Наприклад, заливати бензин за ціною 3 руб. 20 коп. за пуд замість “трьох вісімдесять”. Цікавий і такий параграф – здійснювати “всілякого роду дозволені урядом гри в карти, шахи і доміно”.

Товариство мало свою атрибутику – прапор і членські значки (на одяг і на авто); видавало членські квитки. Компаньйони розподілялися на чотири категорії: почесні, довічні, дійсні, змагальники (без «мотору»). Кандидати в члени Клубу (“аспіранти”), зобов’язувалися заручитися підтримкою не менш як двох дійсних членів. Прикметно, що до складу організації приймалися й жінки, хоча переконливих свідчень про наявність у ньому автоаматорок катма.

Почесним головою Клубу був його президент, а все управління справами товариства зосереджувалося в руках загального зібрання, правління й ревізійної комісії. Зібрання створювало й окремі комісії. Виокремлювався спортивний напрямок діяльності, очолюваний “командором” (ним, як правило, ставав самий досвідчений пілот, який керував клубними пробігами й гонками). На жаль, поки що не вдалося встановити імена керівників Клубу. Припустимо головою правління первинно міг бути або дворянин Микола Макарович Тушмалов, у майбутньому один із лідерів Сумської групи Партії народної свободи (після Лютневої революції), або гласний СПЗЗ Олександр Дмитрович Ігнат’єв. Прізвище Тушмалова зустрічається першою в різних заявах від імені засновників Клубу на ім’я губернатора, а також під проектом статуту. Ігнат’єву ініціатори створення організації доручали налагодження контакту з Харківським губернським у справах про товариства присутствієм. Нарешті, Ігнат’єв на сесії СПЗЗ ініціював приєднання до неї земства «в особі голови» на правах дійсного члена, за що й проголосувала більшість гласних.

Передбачалося, що Клуб повинен був стати об’єднанням істеблїшменту – високі річні внески (у перший рік – 100 руб., у наступні – 50 руб.; для змагальників, відповідно, – 25 і 15 руб.; довічні – від 600 руб.; земство, як колективний член, щорічно вносило 100 руб.) визначали його дворянсько-буржуазну комплектацію. Ще в 1911 р. земська управа відмічала, що “власники автомобілів, за справжнім їхнім складом зовсім не належать до осіб податного стану”. Тому не можна визнати Сумський автоклуб масовою організацією, що, природно, відбилося й на фактичному замовченні його діяльності в пресі. Підозріле й наступне – далеко не всі багаті й авторитетні автолюбители опинилися серед засновників Клубу, як-от згадувані вище Кайданський і Лещинський, а також купець 1-ї гільдії, гласний міської думи, кандидат на виборах в Державну Думу IV скликання Лука Микитович Харченко чи той же “тато міста” Павло Іванович Харитоненко. Це можна пояснити тим, що серед великих автовласників не існувало єдності думок на цілі та завдання організації або тим, що давали про себе знати старі образи (ДАХО. Ф. 29. Оп. 1. Спр. 400: 1–24; Журнали СУЗС, 1913: 72–73; Смета, 1914: 64–65). Щоправда, єдиний натяк на те, що в місцевому автомобільному співтоваристві не все було гладко, мною віднайдений лише в промові гласного СПЗЗ П.Г. Черняєва. “Якщо купувати все через Кайданського, то ніякої знижки ні на що не отримаємо”, – лунає претензія місцевих автомобілістів до головного поставника автозапчастин і ПММ (Журнали СУЗС, 1913: 72). Вочевидь, не вийшло в Клуба і з автошколою. Реклама міської преси рясніла пропозиціями закінчити курси водіння саме в Москві, де бажаючих спокушали дешевою вартістю проживання, отриманням атестату й рекомендаціями. При цьому абсолютно не згадувалося про вишкіл водіїв у Сумах.

Незалежно від належності до Клубу сумські автомобілісти приймали активну участь у громадському житті міста, коли виникала потреба в “моторах”. Наприклад,

Е.Л. Кайданський, П.Г. Черняєв, М.П. Фрей і Л.М. Харченко надавали свої автівки в розпорядження організаційного комітету з влаштування дня “білої ромашки” – збору коштів на боротьбу з сухотами (Областной отдел, 1912 а).

Окрім самих автовласників, на початку 1910-х років в місті склався цілий клас найманих працівників – професійних шоферів. Із них відомі згадуваний вище Олександр Федорович Лебедєв, нагороджений у 1912 р. радою старшин МАТ “за відмінно старанну восьмирічну службу з повним знанням своєї справи і за обережне управління автомобілем” наукавним знаком Товариства, шофер фірми Кайданського Литвиненко, Тимофій Федорович Герман, Всеволод Дмитрович Пінк, колишній робітник Бельгійського заводу, який закінчив автошколу в Петербурзі у 1912 р. З початком Великої війни Пінк був мобілізований; служив в 5-му броньавтомобільному загоні 8-ї армії Південно-Західного фронту. Він брав безпосередню участь у боях, проявив хоробрість і вміння, за що і був нагороджений чотирма Георгіївськими хрестами та двома медалями “За храбрость”. В осінні дні 1917 р. В.Д. Пінк посилкувався в більшовицькому повстанні у Києві. Після роззброєння червоногвардійців частинами Центральної Ради підпрапорщик Пінк відправився до Сум, де приєднався до місцевої організації РКП(б). У складі сумського червоногвардійського загону, що мав півескадрон кавалерії, йому прийшлося тимчасово змінити броньавтомобіль на коня (ДАСО. Ф. Р-2362. Оп. 1. Спр. 60: 38).

Незважаючи на те, що у приватних власників зарплата могла бути досить високою, деякі шофери віддавали перевагу влаштуванню з окладом нижче у відомства, де на відміну від служби у приватних осіб дотримувалися певні соціальні гарантії. Відомо, що в 1914 р. у штаті сумського земства перебував шофер Роман Макаренко, а в 1917 р. – шофери Андрій Ляшенко і Григорій Світличний (Журнали СУЗС, 1914: 28; Местная жизнь, 1917).

Відомою пробою сил і можливостей автомобілістів слугувала участь в гонках і пробігах. У 1910-ті роки в цей процес втягнулися й сум’яни. Так, у 1912 р. І.М. Лещинський на машині “Берліє” брав участь в пробігу Москва–Рязань, влаштованому МАТ (Пробег Москва–Рязань, 1912). У серпні 1913 р. члени Сумського автоклубу, а також автомобілісти Полтави, Вороніжу й Катеринославу були запрошені ПРАК на зустріч учасників ралі Москва–Харків. 30 серпня того ж року на Білгородському шосе відбулися верстові гонки на приз від харківського відділення товариства “Проводник” (срібний кубок), ПРАК і МАТ. У трьох гонках на своєму авто марки “Пежо” взяв участь і І.М. Лещинський (вочевидь, до цього часу він уже став членом Сумського автоклубу), але призового місця тоді не здобув (Автомобильные, 1913; Московское, 1913; Спорт, 1913).

Вочевидь, самим відчайдушним сумським любителем автопробігів був Е.Л. Кайданський. У 1913 р. МАТ, вирішивши розсіяти погляд європейців на Росію як на відсталу в плані розвитку автомобільного спорту країну, організувало пробіг Москва–Берлін–Париж. У заході було задіяно 18 пілотів, у т. ч. і Едуард Лукич, який пілотував свій “Мітчел”. В екіпаж, окрім Кайданського, входили його шофер і племінник, студент Інституту цивільних інженерів імператора Миколи I Урбанек. Як і всі інші машини пробігу, сумська автівка була прикрашена прапорцями з державною символікою і стрічкою з написом “Moscou Berlin Paris”.

Увесь маршрут складався з тринадцяти перегонів, які в межах імперії Романових рахувалися у верстах, а на території європейських держав – у кілометрах: 12 червня – Москва–Твер (158 в); 13 червня – Твер–Новгород (339 в); 14 червня – Новгород–Псков (203 в); 15 червня – Псков–Рига (259 в); 17 червня – Рига–Тільзіт (245 км); 18 червня – Тільзіт–Данциг (303 км); 19 червня – Данциг–Кольберг (240 км); 20 червня – Кольберг–Берлін (305 км); 22 червня – Берлін–Лейпциг (169 км); 23 червня – Лейпциг–

Франкфурт-на-Майні (356 км); 25 червня – Франкфурт-на-Майні–Страсбург (221 км); 26 червня – Страсбург–Нансі (137 км); 27 червня – Нансі–Париж (304 км).

До західних кордонів держави пробіг для сум'ян відбувався успішно. Але недалеко від державного кордону, в Західній Литві, Кайданський, аби запобігти зіткненню з парою запряганих у хуру коней, які злякалися машини, на великій швидкості сіпнувся різко в бік і вискочив на узбіччя. У результаті, в авто після вдару о великий камінь вигнулася вісь і потріскався картер. “Пану Кайданському, як досвідченому механіку, не важко було виправити ці дефекти”, – стверджував один із учасників пробігу, хоча, на самому ділі, ремонт у полі затягнувся до ранку. Більш того, Едуард Лукич захопив з собою до німецького кордону автора подорожніх заміток із екіпажу Сичова, чий “Берліє” вийшов з ладу ще раніше.

Благополучно перетнувши кордон, екіпажи дісталися Кенігсбергу, де на їхню честь членами Німецького автомобільного товариства був даний банкет. Однак цей захід Кайданському прийшлося пропустити, оскільки він залишився в Тільзіті завершити ремонт своєї автівки. Тож своїх колег він наздогнав лише в Данцигу. Надолужив урочистості Едуард Лукич уже в Берліні, де відбувся сніданок, улаштований ІРАТ на честь спортсменів, в присутності російського амбасадора С.М. Свербеєва. Шанобливу увагу, але відтепер з боку німецьких автомобілістів, російські пілоти відчували по дорозі в усій Німецькій імперії. Наприклад, члени автоклубу Саксонії зостріли гостей на кордоні з Пруссією та влаштували на їхню честь банкет в Лейпцизі. Щиру привітність російські спортсмени зустрічали й на трасах Франції – урочисті прийоми, банкети, овації публіки, музика та квіти. Нарешті, 27 червня всі 18 учасників дісталися до кінцевого пункту ралі – паризького “Grand Hôtel”. Згідно сімейної легенди, Кайданський, якому не дісталася жодна нагорода, чому, вочевидь, виною послугувала аварія в Литві, перш ніж повернутися до Сум, зі столиці Франції направився в Бельгію, де в нього з'явилися деякі бізнес-інтереси (Автомобильный, 1913; Пробег Москва–Берлін–Париж, 1913а; Пробег Москва–Берлін–Париж, 1913b; Kajdacski, 2013: 43). Участь у такій значимій події, безумовно, закріпило авторитет Кайданського в місцевому товаристві, зробило його справжньою знаменитістю і, певно, посприяло комерції сум'янина.

Приватні ініціативи поширення автомобільного руху, необхідність впорядкувати пересування автотранспорту по шляхах повіту, а також все більш очевидна автомобілізація органів влади по країні не залишили в стороні від цього процесу і місцеве самоврядування. Восени 1911 р. СПЗЗ обговорило питання про набуття “механічного екіпажу” з метою здійснення “постійного технічного нагляду і господарського пильного ока” за об'єктами, що підлягали управлінню земства, для чого гласні постановили виділити в бюджеті наступного року 4 тис. руб. (при цьому управа наполягала на набутті двох авто та асигнування на це вдвічі більшої суми), а також обкласти власників авто особливим земським податком. Незважаючи на те, що автомобіліст і гласний Зібрання купець П.Г. Черняєв порахував дані платежі “передчасними”, колеги його думку не поділили й встановили з автовласників на користь земства щорічний збір в розмірі 10 руб. з кожної машини. Після його сплати вони утримували “особливий квиток на право їзди по дорогам повіту” (по суті – водійські права регіонального значення). Передбачалося, що зібрані кошти підуть на ремонт чи будівництво дорожнього полотна та мостів в межах району. Вочевидь, внески автомобілістів дійсно допомогли в цьому питанні, оскільки земські видатки на дорожнє будівництво зросли з 10 тис. руб. у 1912 р. до 15 тис. руб. у 1914 р. (Журнали СУЗС, 1912: 9–12, 118, 145–146, 149–152; Смета, 1914: 16–17).

Через рік питання земського оподаткування автомобілістів знов встало на порядку денному. Частина гласних на чолі з П.І. Харитоненко намагалася оскаржити минулорічне рішення, ставлячи питання руба наступним чином: “спочатку дороги – потім податки”

(Журнали СУЗС, 1913: 11). Хоча факт того, що шляхи розбиваються гужовим транспортом навіть більше, ніж авто, гласними визнавався, це не переконало їхню більшість у тому, що і надалі саме селяни повинні нести на собі основний тягар по сплаті зборів на утримання шляхів.

Купівля автівки (на жаль, ми не маємо даних про марку земської машини. Відомо лише те, що вона відносилася до категорії “середняків”, маючи 18 кінських сил) в значній мірі економила час для відряджень техперсоналу і членів управи, зібрання необхідних даних для ревізійної комісії. При цьому однієї машини земцям явно не вистачало – все рівно приходилося покладатися, особливо взимку, на кінну упряж (Журнали СУЗС, 1914: 19). У 1914 р. земці ініціювали також купівлю “нафтового трактору-катка” і дорожніх машин для укладки асфальту на суму в 12100 руб. Однак, через початок воєнних дій і дефіцит коштів цю ідею прийшлося відкласти. Прикметно, що земство, ухвалюючи рішення про необхідні витрати, пов’язані з придбанням техніки, при цьому суттєво обмежувало оплату праці шофера. Йому виплачувався річний оклад у 480 руб., хоча в середньому найманим водіям у Сумах сплачували від 600 руб. У той же час на утримання автівки орган влади тратив вчетверо більше: тільки в 1914 р. цей вид видатків склав 2085 руб. (Отчет, 1915: 146; Смета, 1914: 4–5).

Ситуація з використанням автомобіля в громадських і приватних цілях змінилася з початком Першої світової війни. Напередодні вступу у війну Росії, 17 липня 1914 р., був затверджений Закон “Про автомобільну військову повинність”, що визначав порядок мобілізації приватних автомашин з грошовим відшкодуванням. При цьому “мотори” призивали в армію одразу з шоферами, як, наприклад, у випадку зі згаданими вище Р. Макаренко й В. Пінком.

На хвилі патріотичного підйому, що охопило суспільство в перші місяці світової борні, необхідні приготування до бойових дій розгорнули міська та земська громадськість. Ще в 1912 р. СПЗЗ постановило передати земську автівку в розпорядження військового відомства у випадку війни. З її початком земство виконало своє зобов’язання одночасно із купівлею окремо для потреб армії більш міцного шестимісного “торпедо” марки “Опель” чи “Бенц” у межах 7 тис. руб. (Городские новости, 1914; Журнали СУЗС, 1913: 70; Журнали СУЗС, 1914: 5, 19).

Не зважаючи на повітовий статус, Суми на початку ХХ ст. сміливо залучилися до процесу автомобілізації, набуваючи всі атрибути населеного пункту зі значною кількістю “моторів”: різні марки автомобілів в руках значної кількості власників; автокомерція (продаж авто, мотоциклів, велосипедів, ПММ, запчастин, автогуми); широкий штат шоферів, зайнятих у приватних осіб і у відомствах; наявність автомайстерень; функціонування громадської організації автомобілістів; дія ПДР; участь місцевих автолюбителів у змаганнях. Безумовно, автомобілізму Суми завдячують, перш за все, своєму економічному зростанню, пов’язаному із цукровим виробництвом і машинобудуванням, розширенню підприємницького прошарку містян, здатних утримувати авто, а також ствердженню в колективній свідомості реноме автомобіліста. Високі витрати на утримання авто визначали елітарність групи автовласників, і водночас, деяке їхнє несприйняття з боку демократичних кіл населення, чому чимало сприяли випадки ДТП, у яких жертвами нерідко були пересічні обивателі. У стороні від відомих фактів дорожніх пригод опинилися найфаховіші водії, які набули всеросійської популярності завдяки участі в пробігах та гонках – Іван Лещинський і Едуард Кайданський. Однак, з високою долею вірогідності саме Миколу Суханова можна визнати першим сумських автомобілістом, а початок місцевої автомобільної історії слід виводити від 1902 року, коли пан “Н.А. С-в” був згаданий у якості автомобіліста в профільному журналі російських автолюбителів.

Література

- Автомобильные, 1913 – Автомобильные состязания // Южный край. 1913, 31 августа. С. 4.
- Автомобильный, 1913 – Автомобильный пробег Москва–Берлин–Париж, организованный Московским автомобильным обществом // Автомобилист. 1913. № 11. С. 41–48.
- Баранцев, 2012 – *Баранцев И.* Без направляющей колеи: хроники провинциального автоклуба // Коммерсантъ Автопилот. 2012. № 7. С. 84.
- Годичный, 1912 – Годичный праздник Московского автомобильного общества // Автомобилист. 1912. № 21. С. 42.
- Городские новости, 1914 – Городские новости // Утро. 1914. № 2376. С. 7.
- ДАСО – Державний архів Сумської області.
- ДАХО – Державний архів Харківської області.
- Хатаева, 2002 – Евфалия Хатаева о времени и о себе... / Сост., текстолог. подгот., вступ. ст., обзор фонда, коммент. Л.А. Покидченко. Сумы: АС-Полиграф, 2002. 24 с.
- Журналы СУЗС, 1912 – Журналы Сумского уездного земского собрания очередной сессии 28-30 сентября 2-4-го октября 1911 года. С приложениями. Сумы: Тип. В. Ильченко, 1912. 616 с.
- Журналы СУЗС, 1913 – Журналы Сумского уездного земского собрания очередной сессии 23-28 октября 1912 года. Сумы: Типо-лит. П.К. Пашкова, 1913. 89 с.
- Журналы СУЗС, 1914 – Журналы Сумского уездного земского собрания чрезвычайной сессии 30 июля 1914 года. С приложениями. Сумы: Тов-во печатного дела И.Г. Ильченко и братья, 1914. 89 с.
- Никитенко, 1994 – Из записок Никитенко, написанных в 1984 г. в уездном городе С или по улицам старого города // Заметки о городе Сумы. Сумы: рукопись, 1994. 79 с.
- Кудинов, 2020а – *Кудинов Д.* “Мы крепко держимся за руки, чтобы не выскочить”: рассказы об истории сумского автомобильного движения начала XX века // Ваш шанс. 2020. № 39. С. 16А–17А.
- Кудинов, 2020б – *Кудинов Д.* “Мы крепко держимся за руки, чтобы не выскочить”: рассказы об истории сумского автомобильного движения начала XX века // Ваш шанс. 2020. № 40. С. 12А–13А.
- Лесина, 2010 – *Лесина Ю.* Возвращение имени: старый и прекрасный дом на Псельской ожил новой памятью своего хозяина // Ваш шанс. 2010. № 25. URL: <http://www.shans.com.ua/?m=nr&id=30275&in=276/>. (дата обращения: 02.12.20).
- Маленькие заметки, 1913 – Маленькие заметки // Сумской вестник. 1913, 19 января. С. 3.
- Манько, 2008 – *Манько М.О.* Суми та сумчани у документах сучасників. Книга друга (1655–2008). Суми: ВВП “Мрія-1” ТОВ, 2008. 436 с.
- Местная жизнь, 1913а – Местная жизнь // Сумской вестник. 1913, 11 мая. С. 3.
- Местная жизнь, 1913б – Местная жизнь // Сумской вестник. 1913, 26 июня. С. 3.
- Местная жизнь, 1913с – Местная жизнь // Сумской вестник. 1913, 23 июля. С. 3.
- Местная жизнь, 1913d – Местная жизнь // Сумской вестник. 1913, 26 июля. С. 3.
- Местная жизнь, 1913е – Местная жизнь // Сумской вестник. 1913, 15 августа. С. 2.
- Местная жизнь, 1913f – Местная жизнь // Сумской вестник. 1913, 21 августа. С. 3.
- Местная жизнь, 1913g – Местная жизнь // Сумской вестник. 1913, 22 августа. С. 2.
- Местная жизнь, 1913h – Местная жизнь // Сумской вестник. 1913, 31 августа. С. 3.
- Местная жизнь, 1913i – Местная жизнь // Сумской вестник. 1913, 19 сентября. С. 2.
- Местная жизнь, 1917 – Местная жизнь // Сумской вестник. 1917, 7 ноября. С. 4.
- Московское, 1913 – Московское автомобильное общество // Автомобилист. 1913. № 15. С. 63.
- Областной отдел, 1912 а – Областной отдел // Утро. 1912. № 1646. С. 7.
- Областной отдел, 1912 б – Областной отдел // Утро. 1912. № 1649. С. 5.
- Обязательные, 1908 – Обязательные постановления о порядке езды на велосипедах и автомобилях в г. Сумах // Сумской листок. 1908. 5 июня. С. 4.
- Отчет, 1915 – Отчет Сумской уездной земской управы за 1914 год. Сумы: Типо-лит. П.К. Пашков, 1915. 267 с.
- Первый русский, 1914 – Первый русский автомобильный клуб в Москве // Автомобилист. 1914. № 19–20. С. 35.
- Почтовый, 1902 – Почтовый ящик // Автомобиль. 1902. № 26. С. 16.
- ПАК – Приватний архів Курбатова. Свідectво шоферу О.Ф. Лебедева про нагородження його нарукавним знаком.
- Пробег Москва–Берлин–Париж, 1913 а – Пробег Москва–Берлин–Париж, организованный Московским автомобильным обществом // Автомобилист. 1913. № 12. С. 58–59.
- Пробег Москва–Берлин–Париж, 1913 б – Пробег Москва–Берлин–Париж, организованный Московским автомобильным обществом // Автомобилист. 1913. № 13. С. 30–32, 41–43.
- Пробег Москва–Рязань, 1912 – Пробег Московского автомобильного общества Москва–Рязань // Автомобилист. 1912. № 13. С. 41.
- Реклама, 1912 – Реклама // Сумской вестник. 1912, 12 февраля. С. 1.
- Сикорский, 2015 – *Сикорский А.* Сумы автомобильные: первые автомобили, первые авторалли, первый автогонщик, первый автосалон в нашем городе // Панорама. 2015. № 44. С. А10.

- Смета, 1914 – Смета расходов и доходов Сумского уездного земства с приложением раскладок уездного и губернского земского сбора. Сумы: Типо-лит. П. К. Пашкова, 1914. 225 с.
- Спорт, 1913 – Спорт // Южный край. 1913, 27 августа. С. 5.
- Суми, 2009 – Суми. Пам'ять старих вулиць: Збірник історико-краєзнавчих матеріалів / [Автори текстів: В.К. Шейко, С.М. Кондрагено, М.Л. Охріменко, Ю.В. П'ятченко]. К.: Фолігрант, 2009. 324 с.
- Хроника, 1909 – Хроника // Автомобилист. 1909. № 20. С. 3.
- Хроника, 1910 – Хроника // Автомобилист. 1910. № 19. С. 31.
- Хроника, 1911 – Хроника // Автомобилист. 1911. № 1. С. 40.
- Kajdacski, 2013 – *Kajdacski E.* Wspomnienia z mojej Atlantydy. Kraków: Wydawnictwo Literackie, 2013. 530 s.

References:

- Avtomobilnyye, 1913 – Avtomobilnyye sostyazaniya [Automobile competitions] // Yuzhnyy kray. 1913. 31 avgusta. s. 4. [in Russian].
- Avtomobilnyy, 1913 – Avtomobilnyy probeg Moskva–Berlin–Parizh. organizovanny Moskovskim avtomobilnym obshchestvom [Automobile rally Moscow-Berlin-Paris, organized by the Moscow Automobile Society] // Avtomobilist. 1913. № 11. s. 41–48. [in Russian].
- Barantsev, 2012 – *Barantsev I.* Bez napravlyayushchey kolei: khroniki provintsialnogo avtokluba [Without a guide track: chronicles of a provincial car club] // Kommersant Avtopilot. 2012. № 7. s. 84. [in Russian].
- Godichnyy, 1912 – Godichnyy prazdnik Moskovskogo avtomobilnogo obshchestva [Annual holiday of the Moscow Automobile Society] // Avtomobilist. 1912. № 21. s. 42. [in Russian].
- Gorodskiyе novosti, 1914 – Gorodskiyе novosti [City News] // Utro. 1914. № 2376. s. 7. [in Russian].
- DASO – Derzhavnyi arkhiv Sumskoi oblasti [State Archive of Sumy Region].
- DAKhO – Derzhavnyi arkhiv Kharkivskoi oblasti [State Archive of Kharkiv Region].
- Khatayeva, 2002 – Evfaliya Khatayeva o vremeni i o sebe... [Evfalia Khataeva about time and about herself...] / Sost.. tekstolog. podgot.. vstup. st.. obzor fonda. komment. L. A. Pokidchenko. Sumy: AS-Poligraf. 2002. 24 s. [in Russian].
- Zhurnaly SUZS, 1912 – Zhurnaly Sumskogo uyezdnogo zemskogo sobraniya ocherednoy sessii 28-30 sentyabrya 2-4-go oktyabrya 1911 goda. S prilozheniyami [Journals of the Sumy district zemstvo assembly of the regular session September 28-30, October 2-4, 1911. With applications]. Sumy: Tip. V. Ilchenko. 1912. 616 s. [in Russian].
- Zhurnaly SUZS, 1913 – Zhurnaly Sumskogo uyezdnogo zemskogo sobraniya ocherednoy sessii 23-28 oktyabrya 1912 goda [Journals of the Sumy district zemstvo assembly of the regular session October 23-28, 1912]. Sumy: Tipo-lit. P. K. Pashkova. 1913. 89 s. [in Russian].
- Zhurnaly SUZS, 1914 – Zhurnaly Sumskogo uyezdnogo zemskogo sobraniya chrezvychaynoy sessii 30 iyulya 1914 goda. S prilozheniyami [Journals of the Sumy Uyezd Zemstvo Assembly of the Extraordinary Session on July 30, 1914. With applications]. Sumy: Tov-vo pechatnogo dela I. G. Ilchenko i bratia. 1914. 89 s. [in Russian].
- Kudinov, 2020a – *Kudinov D.* “My krepko derzhimsya za ruki. chtoby ne vyskochit”: rasskazy ob istorii sumskogo avtomobilnogo dvizheniya nachala KhKh veka [“We hold hands tightly so as not to jump out”: stories about the history of Sumy car traffic in the early twentieth century] // Vash shans. 2020. № 39. S. 16A–17A. [in Russian].
- Kudinov, 2020b – *Kudinov D.* “My krepko derzhimsya za ruki. chtoby ne vyskochit”: rasskazy ob istorii sumskogo avtomobilnogo dvizheniya nachala KhKh veka [“We hold hands tightly so as not to jump out”: stories about the history of Sumy car traffic in the early twentieth century] // Vash shans. 2020. № 40. S. 12A–13A. [in Russian].
- Lesina, 2010 – *Lesina Yu.* Vozvrashcheniye imeni: staryy i prekrasnyy dom na Pselskoy ozhil novoy pamyatyu svoeyego khozyaina [The return of the name: the old and beautiful house on Pselskaya came to life with a new memory of its owner] // Vash shans. 2010. № 25. URL: <http://www.shans.com.ua/?m=nr&id=30275&in=276> . (data obrashcheniya: 02.12.20). [in Russian].
- Malenkiye zametki, 1913 – Malenkiye zametki [Little Notes] // Sumskoy vestnik. 1913. 19 yanvaryaya. S. 3. [in Russian].
- Man'ko, 2008 – *Man'ko M.O.* Sumy' ta sumchany' u dokumentax suchasny'kiv. Kny'ga druga (1655–2008) [Sumy and Sumy residents in the documents of contemporaries. Book two (1655–2008)]. Sumy': VVP “Mriya-1” TOV, 2008. 436 s. [in Ukrainian].
- Mestnaya zhizn, 1913a – Mestnaya zhizn [Local Life] // Sumskoy vestnik. 1913. 11 maya. S. 3. [in Russian].
- Mestnaya zhizn, 1913b – Mestnaya zhizn [Local Life] // Sumskoy vestnik. 1913. 26 iyunya. S. 3. [in Russian].
- Mestnaya zhizn, 1913c – Mestnaya zhizn [Local Life] // Sumskoy vestnik. 1913. 23 iyulya. S. 3. [in Russian].
- Mestnaya zhizn, 1913d – Mestnaya zhizn [Local Life] // Sumskoy vestnik. 1913. 26 iyulya. S. 3. [in Russian].
- Mestnaya zhizn, 1913e – Mestnaya zhizn [Local Life] // Sumskoy vestnik. 1913. 15 avgusta. S. 2. [in Russian].
- Mestnaya zhizn, 1913f – Mestnaya zhizn [Local Life] // Sumskoy vestnik. 1913. 21 avgusta. S. 3. [in Russian].
- Mestnaya zhizn, 1913g – Mestnaya zhizn [Local Life] // Sumskoy vestnik. 1913. 22 avgusta. S. 2. [in Russian].
- Mestnaya zhizn, 1913h – Mestnaya zhizn [Local Life] // Sumskoy vestnik. 1913. 31 avgusta. S. 3. [in Russian].

- Mestnaya zhizn, 1913i – Mestnaya zhizn [Local Life] // Sumskoy vestnik. 1913. 19 sentyabrya. S. 2. [in Russian].
- Mestnaya zhizn, 1917 – Mestnaya zhizn [Local Life] // Sumskoy vestnik. 1917. 7 noyabrya. S. 4. [in Russian].
- Moskovskoye, 1913 – Moskovskoye avtomobilnoye obshchestvo [Moscow Automobile Society] // Avtomobilist. 1913. № 15. S. 63. [in Russian].
- Nikitenko, 1994 – Iz zapisok Nikitenko, napisannykh v 1984 g. v uyezdnom gorode S ili po ulitsam starogo goroda [From Nikitenko's notes, written in 1984 in the county town of S or along the streets of the old city] // Zametki o gorode Sumy. Sumy: rukopis. 1994. 79 s. [in Russian].
- Oblastnoy otdel, 1912 a – Oblastnoy otdel [Regional department] // Utro. 1912. № 1646. S. 7. [in Russian].
- Oblastnoy otdel, 1912 b – Oblastnoy otdel [Regional department] // Utro. 1912. № 1649. S. 5. [in Russian].
- Obyazatelnyye, 1908 – Obyazatelnyye postanovleniya o poryadke ezdy na velosipedakh i avtomobilyakh v g. Sumakh [Mandatory regulations on the order of riding bicycles and cars in the city of Sumy] // Sumskoy listok. 1908. 5 iyunya. S. 4. [in Russian].
- Otchet, 1915 – Otchet Sumskoy uyezdnoy zemskoy upravy za 1914 god [Report of the Sumy district zemstvo council for 1914]. Sumy: Tipo-lit. P. K. Pashkov. 1915. 267 s. [in Russian].
- PAK – Pryvatnyi arkhiv Kurbatova. Svidotstvo shoferu O. F. Lebedieva pro nahorodzhennia yoho narukavnym znakom [Kurbatov's private archive. Certificate of driver AF Lebedev on awarding him a badge].
- Pervyy russkiy, 1914 – Pervyy russkiy avtomobilnyy klub v Moskve [The first Russian car club in Moscow] // Avtomobilist. 1914. № 19–20. S. 35. [in Russian].
- Pochtovyy. 1902 – Pochtovyy yashchik [Postbox] // Avtomobil. 1902. № 26. S. 16. [in Russian].
- Probeg Moskva–Berlin–Parizh, 1913 a – Probeg Moskva–Berlin–Parizh. organizovanny Moskovskim avtomobilnym obshchestvom [Rally Moscow-Berlin-Paris, organized by the Moscow Automobile Society] // Avtomobilist. 1913. № 12. S. 58–59. [in Russian].
- Probeg Moskva–Berlin–Parizh, 1913 b – Probeg Moskva–Berlin–Parizh. organizovanny Moskovskim avtomobilnym obshchestvom [Rally Moscow-Berlin-Paris, organized by the Moscow Automobile Society] // Avtomobilist. 1913. № 13. S. 30–32. 41–43. [in Russian].
- Probeg Moskva–Ryazan, 1912 – Probeg Moskovskogo avtomobilnogo obshchestva Moskva–Ryazan [Rally of the Moscow Automobile Society Moscow-Ryazan] // Avtomobilist. 1912. № 13. S. 41. [in Russian].
- Reklama, 1912 – Reklama [Publicity] // Sumskoy vestnik. 1912. 12 fevralya. S. 1. [in Russian].
- Sikorskiy, 2015 – *Sikorskiy A.* Sumy avtomobilnyye: pervyye avtomobili. pervyye avtoralli. pervyy avtogonshchik. pervyy avtosalon v nashem gorode [Car bags: the first cars, the first rally, the first race car driver, the first car dealership in our city] // Panorama. 2015. № 44. S. A10. [in Russian].
- Smeta, 1914 – Smeta raskhodov i dokhodov Sumskogo uyezdnogo zemstva s prilozheniyem raskladok uyezdnogo i gubernskogo zemskogo sbora [Estimated expenses and incomes of the Sumy uyezd zemstvo with the layout of the uyezd and provincial zemstvo]. Sumy: Tipo-lit. P. K. Pashkova. 1914. 225 s. [in Russian].
- Sport, 1913 – Sport [Sport] // Yuzhnyy kray. 1913. 27 avgusta. S. 5. [in Russian].
- Sumi, 2009 – Sumi. Pam'yat starikh vulits: Zbirnik istoriko-kraevchikh materialiv [Sumy. Memory of Old Streets: A Collection of Historical and Local History Materials] // [Avtori tekstiv: V. K. Sheyko. S. M. Kondratenko. M. L. Okhrimenko. Yu. V. P'yatachenko]. K.: Foligrant. 2009. 324 s. [in Ukrainian].
- Khronika, 1909 – Khronika [Chronicle] // Avtomobilist. 1909. № 20. S. 3. [in Russian].
- Khronika, 1910 – Khronika [Chronicle] // Avtomobilist. 1910. № 19. S. 31. [in Russian].
- Khronika, 1911 – Khronika [Chronicle] // Avtomobilist. 1911. № 1. S. 40. [in Russian].
- Kajdanski, 2013 – *Kajdanski E.* Wspomnienia z mojej Atlantydy [Memories of my Atlantis]. Krakow: Wydawnictwo Literackie, 2013. 530 s. [in Polish].