

**ПРО ВНЕСОК АПОЛЛОНА МЕВІУСА
В РОЗВИТОК ТРАНСПОРТУ ХАРКОВА**

Журило Д.Ю., Ларін А.О.

*Національний технічний університет
«Харківський політехнічний інститут», м. Харків*

Ім'я Аполлона Мевіуса (1820–1898 рр.) не потребує представлення. Видатний гірничий інженер, лауреат Демидівської премії, піклувальник Луганського гірничого округу, перший викладач металургії не лише в Харківському Практичному технологічному інституті (ХПТІ), а й в Україні. У 1870 р. Аполлон Федорович вийшов у відставку. З цього часу починається другий період його діяльності. Він став одним з активних діячів і організаторів З'їздів гірничопромисловців Півдню Росії, а з 16 липня 1887 р. став викладачем металургії на механічному відділенні ХПТІ. Перу Аполлона Федоровича належить чимало класичних друкованих наукових робіт. Їх доволі часто цитують дослідники його діяльності. Але, майже не згадується його праця на благо міста Харкова, в якому він був, за сучасними мірками, депутатом міської ради.

5 квітня 1886 р. на засіданні Харківського відділення Технічного товариства Аполлон Федорович зробив доповідь про кінно-залізний шлях в місті. Він зазначив, що на той період більше половини площі Харкова не було заощене бруківкою. Завдяки цьому, шляхи сполучення в місті мали вкрай незадовільний стан. Незаощені вулиці позбавляли мешканців міста найпростіших зручностей, які повинні бути присутніми в будь-якому місті, що поважає себе. Таким чином, стан вулиць забирав у міста будь-яку претензію вважати себе упорядкованим. У суху пору року вулицями гасали хмари густого пилу, а під час дощів з'являвся такий сильний бруд, що візники не погоджувалися возити пасажирів на деякі відомі вулиці через повну їхню непроїзність. Мевіус зазначив, що замостити місто за загальноприйнятими тоді нормативами буде коштувати дуже дорого і обійдеться тільки для центру міста мінімум в 700 000 рублів. При цьому, навіть ремонтвана дорога мала масу проблем, наприклад, абсолютно не виконувались правила дорожнього руху, а рух по нерівній бруківці вулиць чинив такий шум, що йдучи вулицею, неможливо було розмовляти зі своїм супутником.

Мевіус відзначав відомий факт: кінь візника не прослуживши у Харкові навіть трьох років, зазвичай мав повністю розбиті ноги, навіть при гарному догляді. Тому вчений пропонував усі площі та вулиця міста, які не мали мостових, замостити дрібним гранітним каменем, щоб при цьому квадратна сажень (4,5 квадратних метра) такої бруківки коштувала не більше 6 рублів. Крім того, він пропонував влаштувати двоколійну конку на найжвавіших вулицях міста – Катеринославській, Московській та Сумській. Вартість прокладки однієї версти залізної дороги у дві колії становила приблизно 5365 рублів, що повинно було окупитися строком до 10 років. Конка дозволяла збільшити пропускну спроможність вулиць, забезпечувала комфортний проїзд у віддалені райони тоді невеликого міста Харкова, а також суттєво знижувала шум. Так формувались перші транспортні магістралі міста, початок яких було зроблено конкою, потім у Харкові з'явився трамвай, а, згодом, тролейбус і метрополітен.