

Развитие путей сообщения Северного Причерноморья в начале XX в.

Александр С. Сенин

*Российский государственный гуманитарный университет,
Москва, Россия, dep_kiguoo@rggu.ru*

Аннотация. В статье дана характеристика транспортной системы Новороссии и Крыма в начале XX в.: состояние и функционирование гужевого, железнодорожного и речного транспорта в Екатеринославской, Таврической, Херсонской и юго-восточной части Харьковской губерний. Показано влияние природно-климатических условий на развитие транспорта. На основе широкого круга источников и научной литературы рассмотрены планы шоссейного строительства, улучшения судоходства по Днепру, Южному Бугу, Северскому Донцу, проекты новых железных дорог, моста через Керченский пролив. Подчеркнута роль транспорта в превращении юга России во вторую горно-металлургическую базу страны, в один из ведущих индустриальных центров Российской империи. Отмечены результаты обсуждения состояния дорожной сети и охраны водных ресурсов страны в работе Особого совещания о нуждах сельскохозяйственной промышленности, роль земских учреждений в строительстве и эксплуатации местной дорожной сети, значение специального Дорожного фонда. Охарактеризовано техническое состояние речного и железнодорожного хозяйства.

Ключевые слова: Российская империя начала XX в., Екатеринославская губерния, Херсонская губерния, Таврическая губерния, Новороссия, Крым, гужевой транспорт, речной транспорт, железнодорожный транспорт, Министерство путей сообщения

Для цитирования: Сенин А.С. Развитие путей сообщения Северного Причерноморья в начале XX в. // Вестник РГГУ. Серия «История. Политология. Международные отношения». 2023. № 4. Ч. 2. С. 235–253. DOI: 10.28995/2073-6339-2023-4-235-253

Development of communications of the Northern Black Sea region at the beginning of the 20th century

Alexandr S. Senin

Russian State University for the Humanities, Moscow, Russia,

dep_kiguoo@rggu.ru

Abstract. The article gives description of the transport system of Novorossia and Crimea at the beginning of the 20-th century: the state and functioning of horse-drawn, rail and river transport in the Ekaterinoslav, Taurida, Kherson and southeastern parts of the Kharkov provinces. It shows the influence of natural and climatic conditions on transport development. Based on a wide range of sources and scientific literature the author considers plans for highway construction, improvement of navigation along the Dnieper, Southern Bug, Seversky Donets, projects for new railways, the bridge across the Kerch Strait. He notes the role of transport in the transformation of the south of Russia into the second mining and metallurgical base of the country, into one of the leading industrial centers of the Russian Empire. The results of the discussion of the state of the road network and the protection of the country's water resources in the work of the Special Council on the needs of the agricultural industry, the role of zemstvo institutions in the construction and operation of the local road network, and the importance of the special Road Fund are noted. The article also characterizes technical condition of the river and railway infrastructure.

Keywords: Russian Empire at the beginning of the 20-th century, Yekaterinoslav province, Kherson province, Tauride province, Novorossiya, Crimea, horse-drawn transport, river transport, railway transport, Ministry of Railways

For citation: Senin, A.S. (2023), "Development of communications of the Northern Black Sea region at the beginning of the 20th century", *RSUH/RGGU Bulletin. "Political Science. History. International Relations" Series*, no. 4, part 2, pp. 235–253, DOI: 10.28995/2073-6339-2023-4-235-253

Введение

Вхождение в 2022 г. в состав Российской Федерации Донецкой Народной Республики, Луганской Народной Республики, Запорожской и Херсонской областей вызвало закономерный интерес к истории этого обширного региона. В данной статье предпринята попытка дать оценку состояния транспортной инфраструктуры в начале XX столетия.

Северное Причерноморье от Прикубанья до Бессарабии (Новороссийский край) вошло в состав России в результате многочисленных русско-турецких войн в XVIII–XIX вв. В ходе российских революций и Гражданской войны все новороссийские земли оказались в составе Украинской Советской Социалистической Республики. Понятие «Новороссия» постепенно ушло из официального употребления и научной литературы. В отечественной историографии регион изучался как часть Украины.

Новороссия снова оказалась в центре внимания после государственного переворота на Украине в 2014 г. За прошедшие годы на тему Новороссии, ее прошлого и будущего, написаны десятки книг и сотни статей, в основном научно-популярного и публицистического характера. Наиболее глубоким исследованием на данный момент является фундаментальный труд сотрудников Института российской истории Российской академии наук «История Новороссии»¹. В постсоветский период историков не интересовали отрасли народного хозяйства, частью которых была экономика Новороссии. Теперь это предмет исследований историков из республик бывшего СССР, и книги, за редким исключением, выходят на национальных языках республик.

В статье дана характеристика транспортной системы Северного Причерноморья в начале XX в.

Сухопутный и водный (речной) транспорт

Пути сообщения в России не имели единого центра управления. В процессе огосударствления железных дорог в последней четверти XIX в. в Северном Причерноморье не осталось крупных частных железнодорожных линий. Казенные железные дороги управлялись Министерством путей сообщения (МПС). Береговая инфраструктура речного транспорта (пристани, порты, каналы, шлюзы, затоны и прочее), за редким исключением, также находилась в ведении Министерства путей сообщения. Суда при этом были преимущественно частными. Основные местные дороги – внутригубернские почтовые, торговые пути и военные сухопутные сообщения – находились в ведении Министерства внутренних дел. Все остальные сельские и полевые дороги (в основном грунтовые) в 70-е годы XIX в. переданы в управление и эксплуатацию земским

¹См.: История Новороссии / Отв. ред. В.Н. Захаров; Рос. ист. об-во; Ин-т рос. истории Рос. акад. наук. М., 2017.

учреждениям. И лишь общеимперские шоссейные дороги подчинялись Министерству путей сообщения².

Общее наблюдение за состоянием сухопутных и водных путей сообщения осуществляли чиновники округов путей сообщения. Транспортная инфраструктура Екатеринославской, Таврической, Херсонской губерний находилась в ведении Киевского округа путей сообщения. На рубеже XIX–XX вв. некоторые участки шоссе были переданы органам земского и городского самоуправления. Например, часть Южнобережного шоссе в Крыму, проходившего по территории Севастополя [Сенин 2016а].

Основным перевозчиком местных грузов оставался гужевой транспорт. Он доставлял грузы к железнодорожным станциям и речным пристаням, торговым ярмаркам, осуществлял внутригородские перевозки, в том числе со станционных дворов грузополучателям. На заре XX в. специалисты называли Россию «классической страной бездорожья»³. 32% населенных пунктов поддерживали связь с внешним миром только верховыми и пешеходными тропами. Подчас до ближайшей грунтовой дороги нужно было идти пешком до 80 верст. Проселочные дороги, в том числе в южных российских губерниях, часто были столь узкими, что две подводы с трудом могли разъехаться. Большинство сельских дорог были глинистыми и черноземными. Из-за дождей и снега такие дороги с ноября по апрель были непроездными. Население старалось приспособиться к этим условиям. Например, делали телеги такой вместимости, чтобы возчик мог из грязи вытащить ее руками [Сенин 2016а].

В 1906 г. были опубликованы «Технические правила производства работ по ремонту шоссе». Частичный ремонт предполагал заделку щебнем выбоин, ям и других неровностей, образующихся на шоссе под воздействием проезжающих. Сплошной ремонт означал новую укладку щебня, с уплотнением катками. Каменный материал для дорог добывался путем раздробления валунов. Каменоломен в России было мало. Свыше 70–75% всей добычи камня приходилось на 12 губерний. Наибольшее количество камня давала Херсонская губерния [Кудрявцев 1951, с. 253]. Имея значительное количество месторождений строительных материалов, Россия ввозила из-за границы камень, песок, кирпич, глину, известь и др.

В январе 1902 г. по инициативе министра финансов С.Ю. Витте было созвано межведомственное Особое совещание о нуждах сель-

²См.: Экономическая история России (с древнейших времен до 1917 г.): Энциклопедия: В 2 т. Т. 1. М., 2008. С. 520, 1367–1375.

³Мейен В.Ф. К вопросу о гужевых дорогах. СПб., 1909. С. 1.

скохозяйственной промышленности. 9 февраля 1902 г. совещание приняло решение об организации в стране местных комитетов для сбора достоверных данных о проблемах сельского хозяйства. Всего было образовано 618 комитетов (82 губернских и 536 уездных). В их работе участвовало свыше 13 тысяч человек⁴. По итогам работы были составлены своды, касающиеся отдельных вопросов, включенных в программу изучения комитетов, в том числе о состоянии путей сообщения. На относительное благополучие с местными сухопутными дорогами указали лишь отдельные местные комитеты, например Лебединский комитет Харьковской губернии и Перекопский комитет Таврической губернии. Большинство же отмечало крайне неудовлетворительное состояние проселочных дорог. Об этом сообщали комитеты Киевской, Харьковской, Черниговской, Бессарабской, Екатеринославской и Херсонской губерний. Так, в докладе Бердичевского комитета Киевской губернии говорилось: «На караванных трактах от многолетней езды образовались на месте дорог узкие, глубокие канавы, так что в ночное время опасно ехать. Весною и осенью бывает такая невылазная грязь, что пассажирам приходится идти с вокзалов пешком, ибо лошади не в силах вытащить тележку из грязи. Иногда по целому месяцу и больше нельзя брать груза с железнодорожной станции, потому что нельзя к ней проехать»⁵. Многие комитеты (например, Полтавской и Херсонской губерний) отмечали неудовлетворительное состояние мостов, гатей и других дорожных сооружений. Указывая на плохое состояние большинства грунтовых дорог, комитеты справедливо отмечали, что это препятствует эффективной работе железных дорог и водных путей. «Сеть железных дорог, – говорилось в докладе по Херсонской губернии, – насколько бы обширна она ни была, и каких бы затрат из средств государственного казначейства на сооружение их ни требовала, не может все-таки вполне соответствовать своему прямому назначению, т. е. удовлетворять быстрому и правильному передвижению грузов до тех пор, пока подъездные дороги к этой сети не будут находиться в удобном для проезда состоянии»⁶. По данным на 1900 г., в среднем по Европейской России в осеннюю и весеннюю распутицу подвоз грузов по грунтовым дорогам к ближайшим станциям железных дорог сокращался на

⁴ Экономическая история России... Т. 2. М., 2009. С. 198–199.

⁵ Гужевые и водные пути: Свод трудов местных комитетов по 49 губерниям Европейской России / Высочайше учрежденное Особое Совещание о нуждах сельскохозяйственной промышленности; сост. П.И. Рудченко. СПб., 1904. С. 8.

⁶ Там же. С. 11.

48–90%⁷. В телегу на грунтовых дорогах, как правило, грузили не более 30 пудов. По мнению ряда комитетов, грунтовые дороги, даже при хорошем содержании, не могли существенно влиять на развитие торгового обмена. Шоссе позволяло увеличить грузоподъемность телеги до 60 пудов. Поэтому большинство местных комитетов Особого совещания о нуждах сельскохозяйственной промышленности высказывались за увеличение сети шоссеиных дорог в стране. Ряд комитетов выступил с предложением разработать общегосударственный план развития дорожной сети. Другие же выражали «скромное пожелание» о замощении наиболее трудных участков грунтовых дорог «ввиду дороговизны устройства сплошных шоссе»⁸.

В 1913 г. в ведении земских учреждений находилась дорожная сеть протяженностью 184 992 версты, из которых на дороги с каменным покрытием приходилось 11 448 верст. Все эти дороги строились и содержались за счет дорожной повинности, которая постепенно переводилась из натуральной в денежную. На 1 января 1914 г. натуральная дорожная повинность сохранялась в $\frac{1}{4}$ уездов. Расходы земств на дорожное дело были весьма незначительны. Их удельный вес в общих расходах земств колебался в пределах 6–8% [Кудрявцев 1951, с. 239]. Постройка и содержание проселочных и полевых дорог производились за счет местного населения и землевладельцев.

Возложив содержание гужевых дорог на земские учреждения и пообещав выдавать им беспроцентные ссуды на дорожное строительство, государство на деле фактически сократило расходы на эти дороги. На первом съезде деятелей по шоссеиному делу в 1914 г. представитель Харьковского губернского земства Н.П. Виноградов отметил, что постройка одной версты обычной грунтовой дороги обходится в 300 рублей, а ее содержание – до 150 рублей в год. Такие расходы были непосильными даже для богатых южных земств. Земства не могли покупать дорогую дорожную технику. На том же съезде депутат Государственной думы В.Я. Демченко заявил, что земские учреждения, за неимением средств, «совершенно не могли улучшать местных путей сообщения». Министр путей сообщения С.В. Рухлов, выступая на съезде, был вынужден признать, что свыше 94% сухопутных дорог страны «находятся почти в таком положении, в каком их создал Бог, то есть в положении, возможном для проезда только тогда, когда условия погоды это допускают»⁹.

⁷ См.: *Мейен В.Ф.* Указ. соч. С. 6.

⁸ Гужевые и водные пути... С. 21.

⁹ Труды первого съезда деятелей по шоссеиному делу. 1914. Ч. 1: Общие сведения и стенографический отчет. Пг., 1914. С. 3, 9, 28.

В 1895 г. по Санкт-Петербургу проехал первый автомобиль. В следующем году торговый дом «Еланский и К^о» установил автобусное движение между Симферополем, Ялтой и Севастополем, для чего во Франции был куплен автобус¹⁰. Появление в стране автомобилей не могло не повлиять на улучшение состояния дорог. Согласно требованиям, ширина проезжей части должна была увеличиться до 4 саженей (8,5 м). Радиус на закруглениях не мог быть менее 50 м. На построенных ранее в Крыму горных шоссе радиус в среднем был 10,8 м¹¹. Поэтому реконструкция шоссежных дорог требовала значительных средств.

Первые работы в Крыму, где было «большое автомобильное движение», провели на Южнобережном шоссе в районе Ливадии. Ширина проезжей части здесь была доведена до 3,7 сажен (7,8 м) с устройством тротуара и мощением обочин¹². В начале XX в. при строительстве дорог в России стали применять асфальтовое покрытие. Первый участок такой дороги в Новороссии был построен в Одессе в 1904 г. [Дороги России 1996, с. 60]. Однако абсолютное большинство шоссежных дорог, как и в XIX в., строилось с щебеночным покрытием. Постоянно росла доля расходов на ремонт и содержание дорог. Так, в 1914 г. МПС предполагало израсходовать на эти цели 11,3 млн рублей. Строительную технику (грейдеры, катки, камнедробилки) преимущественно закупали в США [Сенин 2016a].

В МПС учитывали, что малая протяженность благоустроенных дорог является серьезным препятствием «к успешному экономическому развитию нашего отечества». Поэтому еще в 1914 г. министерство предложило создать специальный Дорожный фонд для выдачи земским учреждениям пособий и ссуд на дорожное строительство. Ежегодно фонд должен был пополняться из средств государственного казначейства. Предложение министерства было одобрено в Государственной думе и Государственном совете и стало законом в июне 1914 г. Но выделенный на этот год для Дорожного фонда 1 млн рублей был направлен на военные нужды. В сметы МПС на 1915 и 1916 гг. средства для Дорожного фонда уже не закладывались [Сенин 2016a].

На 1 января 1913 г. в ведении Киевского округа путей сообщения находилось 2027 верст шоссежных и мощеных дорог. Из них

¹⁰ См.: Экономическая история России... Т. 1. С. 581.

¹¹ См.: *Тухолка П.С.* О приспособлении шоссежных дорог к автомобильному движению. СПб., 1912. С. 4, 9.

¹² См.: Всеподданнейший отчет о деятельности Министерства путей сообщения за 1913 год. Пг., 1914. С. 108.

в Крыму – 581,4 версты¹³. В осеннее и весеннее время размокший грунт делал край совершенно непроходимым и непроезжим. В весеннее половодье небольшие речки и ручьи превращались в полноводные реки. Вода сносила ветхие мосты и мостики. В зимние месяцы препятствием для транспортировки грузов становилось отсутствие корма для скота и сильные южные метели. Низкие сани-«розвальни», на которых возили товар ямщики внутренних губерний, утопали в сугробах, а при оттепелях – в ямах с водой. Фактически перевозки осуществлялись только в период с конца апреля по октябрь.

Для доставки грузов в черноморские порты использовался водный транспорт. В конце XIX в. речное судоходство осуществлялось на Днепре, Днестре и Южном Буге и на некоторых притоках этих рек. Навигация даже на этих южных реках Российской империи не была круглогодичной. Как показали исследования, проведенные МПС в 1909 г., лед на Днепре в районе Екатеринослава появился 12 ноября, а полностью река очистилась от льда к 24 марта. У Лисичанска на Северском Донце плавание из-за льда было невозможно с 15 ноября по 17 марта. Южный Буг у Вознесенска начинал замерзать 13 ноября и освобождался от льда 12 марта¹⁴. Интенсивное движение судов речного флота находилось в постоянной зависимости от уровня воды. Многие реки становились судоходными только при весеннем подъеме воды. Неблагоприятные условия (частые засухи и понижение уровня воды, отмели, каменные пороги, отсутствие каналов) существенно сдерживали развитие водного транспорта. Каменные пороги Днепра допускали сплав грузов только весной, да и то на 2–3 недели. Летом и осенью порожистая часть реки становилась непроходимой, и в эти месяцы грузы перевозили по сухопутным дорогам. Опасность для судоходства представляли карчи – снесенные водой деревья с корнями и замытые в песок под водой [Сенин 2016а]. В начале XX в. губернские комитеты Особого совещания о нуждах сельскохозяйственной промышленности высказывались в пользу решительных мер по охране водных богатств страны: укреплению берегов рек, постоянной расчистке водных источников и фарватеров, регулированию стока атмосферных вод и др. Высказывалось предложение о создании специальных речных комитетов в составе правительственных чиновников, представителей земских и городских органов самоуправления, судовладель-

¹³ См.: Очерк деятельности Киевского округа путей сообщения. Киев, 1913. С. 295.

¹⁴ Российский государственный исторический архив. Ф. 190. Оп. 4. Д. 130. Л. 2–13.

цев. Комитеты были призваны изучать условия судоходства на реках, предлагать меры по их улучшению и совершенствованию законодательства. В частности, допускалось взыскание с лесопромышленников за повреждение берегов и искусственных сооружений при сплаве леса; вознаграждение владельцев паровых мельниц, и др. Комитеты Херсонской губернии высказались за улучшение условий перевозок по водным путям сельскохозяйственных и других рабочих, уходящих на отхожие промыслы. По их свидетельству, условия пребывания рабочих на пристанях и перевозки на пароходах намного хуже, чем на железных дорогах из-за «огромной скученности и неимоверной грязи на палубах», нерегулярности рейсов, постоянного запаздывания пароходов. Еще опасней было передвижение на «дубах», которому отдавали предпочтение из-за его дешевизны. В трудах Одесского комитета говорилось: «Дубы эти обыкновенно плохо сбиты, покупаются только для того, чтобы спуститься вниз по Днепру, и потом тотчас продаются. Рабочих берут на них столько, сколько найдет возможным хозяин, при чем путешествие продолжается от 5 до 8 дней. Неудивительно поэтому, что не проходит года без того, чтобы один-два, а то и больше переполненных дуба не пошли ко дну с их пассажирами»¹⁵.

Днепровские пристани по-прежнему играли значительную роль в торговле хлебом, сахаром, солью, лесным строительным материалом. Грузооборот речных перевозок по Днепру неуклонно рос. Если за пятилетний период 1888–1892 гг. было перевезено 162,2 млн пудов, а на рубеже веков (1898–1902 гг.) – 241,0 млн пудов, то в предвоенные годы (1908–1912 гг.) уже 270,2 млн пудов¹⁶. Продолжительность навигации зависела в верхнем и нижнем течении Днепра от особенностей климата, глубин, продолжительности весеннего паводка, обмеления реки в летние месяцы и др. причин. В районе Херсона навигация заканчивалась в среднем в декабре с началом замерзания реки и возобновлялась после ледохода и очищения воды от льда в середине марта. В нередкий для Нижнего Днепра засушливый период лета отправка хлеба и других грузов по воде останавливалась и грузы направлялись грунтовыми дорогами в Бердянск и Феодосию. В Киевском округе путей сообщения отмечали, что «такие коллизии в транспортном деле имеют место не только в деле экспортно-зерновом, но и внутренне-мукомольном»¹⁷. Поэтому

¹⁵ Гужевые и водные пути. С. 208.

¹⁶ Там же. С. 25.

¹⁷ Материалы для статистико-экономического обследования Черноморско-Балтийского водного пути / Киевский округ путей сообщения. К., 1912. С. 51–53, 100.

Киевский биржевой комитет обсуждал вопрос о возможности соединения Днепра с Западной Двиной для создания альтернативного пути вывоза грузов.

В 1906 г. перевозки по Днепру осуществляли 382 парохода¹⁸. В предвоенные годы речные пароходства активно пополнялись новыми судами, более современными по своей конструкции и большей грузоподъемности. Например, для речного флота на Днестре в 1912 г. было построено 187 судов, а в предвоенном 1913 г. – 174 судна¹⁹. В перевозках по Днепру широко использовался непаровой флот, в основном изготовленный из дерева: барки и полубарки, берлины, боты, брянки, гиляры, гулеты, гончаки, дубы, люзы, подчалки, трембаки, чайки, шаланды, шхуны и др. суда, а также наливные баржи. Строились непаровые суда (деревянные и железные) почти на всех значительных притоках Днестра.

Второй после Днестра судоходной рекой был Южный Буг. От Николаева до устья глубокое русло позволяло морским судам подходить к городским пристаням. В начале XX в. по нему в среднем ежегодно перевозилось более 20 млн пудов грузов. В основном везли хлеб, спирт, сахар, рыбу, соль, лес. Министерство путей сообщения в 1911 г. внесло в Государственную думу законопроект об установлении сборов с судоходства по Южному Бугу для возмещения государственных расходов на дноуглубительные работы между городами Вознесенском и Николаевым. Но до войны он так и не был рассмотрен²⁰.

XXII съезд горнопромышленников Юга России в 1897 г. просил министра земледелия и государственных имуществ ходатайствовать перед министром путей сообщения об устройстве судоходного пути по Северскому Донцу [История Новороссии 2017, с. 378.]. В предвоенные годы были проведены работы по шлюзованию этой реки, и она стала судоходной от устья до станции Гундоровской 213 верст. Всего было построено 7 плотин со шлюзами [Сенин 2016а]. В результате глубина фарватера стала не менее 1,1 сажени (2,3 м). В акте о приеме искусственных сооружений от подрядчика было отмечено, что все шлюзы и плотины

¹⁸ См.: Материалы для статистико-экономического обследования Черноморско-Балтийского водного пути. Киев, 1912. С. 45.

¹⁹ См.: Всеподданнейший отчет о деятельности Министерства путей сообщения за 1912 год. СПб., 1913. С. 88; Всеподданнейший отчет о деятельности Министерства путей сообщения за 1913 год. С. 89.

²⁰ См.: Всеподданнейший отчет о деятельности Министерства путей сообщения за 1913 год. С. 102.

«расположены в русле реки правильно и что они построены вполне соли дно»²¹.

Всего в начале века по Днепру, Южному Бугу и Днестру перевозилось до 18% всех грузов, доставлявшихся потребителям по 12 основным речным бассейнам Европейской части России²². В навигацию 1913 г. грузооборот в нижнем течении Днепра и его притоков (ниже порогов) на судах и плотам составил 74,5 млн пудоверст, в бассейне Южного Буга – 26,3 млн пудоверст, в бассейне Днестра – 11,6 млн пудоверст²³. В МПС признавали, что точными данными о перевозке грузов речным флотом не располагали, поскольку такая статистика велась только на главных речных бассейнах. По остальным рекам ведомство в оценке грузооборота руководствовалось «крайне неполными сведениями, получаемыми от местных судо- и сплаво-промышленников». Статистика пассажирских перевозок по рекам Министерством путей сообщения не велась²⁴.

Территорию Новороссии и Крыма в начале XX в. обслуживали линии трех казенных железных дорог: Екатерининской, Юго-Западных и Южных. В 1913 г. протяженность железных дорог Малороссии и новороссийских губерний составила 10 900 км, и они перевезли 104 млн т грузов и 48 млн пассажиров²⁵.

Из наиболее крупных строек этих лет стала вторая очередь Екатерининской железной дороги (Долгинцево – Никополь – Александровск – Волноваха), открывшей дополнительный выход донецкому углю к Приднепровью, а криворожской руде – к новым металлургическим предприятиям Донбасса. Новая дорога прошла через богатые месторождения марганцевой руды, флюсов, хлебородные уезды. Руководил работами инженер Б.А. Риппас. На дороге было построено 214 мостов, в том числе 16 больших. Кичкасский мост через Днепр у Александровска (проект инже-

²¹ Акты окончательного освидетельствования и приемки от подрядчика шлюзов и плотин на реке Северном Донце. Пг., 1915. С. 2.

²² См.: История народного хозяйства Української РСР. Т. 1. Киев, 1983. С. 413.

²³ См.: Статистика движения грузов по рекам Киевского округа путей сообщения. I. Очерк организации статистики движения речных грузов в 1913–1914 гг.; II. Цифровые данные о движении грузов за 1913 год. Киев, 1915. С. 74.

²⁴ См.: Всеподданнейший отчет о деятельности Министерства путей сообщения за 1913 год. С. 89.

²⁵ Лановик Б.Д. Економічна історія України і світу / Б.Д. Лановик, З.М. Матисякевич, Р.М. Матейко; за ред. Б.Д. Лановика. Киев, 2006. С. 318.

нера Л.Д. Проскуракова, возведен под руководством инженера Ф.В. Лата) имел длину 336 м и наибольшее в России пролетное строение – 190 м²⁶. На 694 верстах введена полуавтоматическая блокировка [Сенин 2016а].

В период 1907–1914 гг. велось дополнительное строительство станционных путей и станций Пятихатка, Дебальцево, Алмазная, Ясиноватая и других. Велись работы по механической централизации стрелок²⁷. Екатерининская железная дорога стала одной из самых технически оснащенных в стране. Главные мастерские в Екатеринославле считались крупнейшими в России. Их ежегодная производительность была рассчитана на постройку и ремонт 200 паровозов и 200 тендеров. Здесь до войны трудились 2,2 тыс. рабочих.

В 1906 г. глава «Продугля» Н.С. Авдаков в письме министру финансов В.Н. Коковцову сообщал, что шахтовладельцы вынуждены приостанавливать добычу угля из-за невозможности его своевременного вывоза за пределы Донбасса. Предлагалось несколько проектов строительства железных дорог, которые должны были связать Донбасс с промышленными районами центральной части России, в частности Петербург – Славянск и Никитовка – Вязьма. Комиссия о новых железных дорогах Министерства финансов высказалась за строительство более короткой магистрали, соединявшей станцию Льгов Московско-Киевско-Воронежской железной дороги и станцию Лихая Юго-Восточных железных дорог с пересечением линии Попасная – Купянск Екатерининской железной дороги. В 1908 г. был утвержден Устав Общества Северо-Донецкой железной дороги. Председателем правления стал инженер путей сообщения Л.Ф. Шухтан. Уже в 1910 г. было открыто временное движение по двухколейному участку от Харькова до Лимана (166 верст) и от Лимана до Славянска (26 верст)²⁸. В 1911–1913 гг. были приняты в эксплуатацию участки до станции Родаково. Всего было построено 39 станций, 22 разъезда, 228 водопропускных сооружений, 297 мостов (в том числе 6 крупных через реки Оскол, Псёл, Северский Донец), 31 путепровод. На главных путях впервые были уложены тяжелые рельсы типа Па длиной 12,5 м. Станция Лиман превратилась в крупнейший в Донбассе сортировочный комплекс [Сенин 2016а]. Обратной стороной ускоренных темпов

²⁶ См.: *Крейтис З.Л.* Знаменитые железнодорожные мосты Российской империи. М., 2013. С. 92–93.

²⁷ См.: Приднепровская железная дорога. Днепропетровск, 1973. С. 56.

²⁸ См.: Краткие сведения о развитии отечественных железных дорог с 1838 по 2000 г. / Сост. Г.М. Афонина. М., 2001. С. 80.

строительства стали существенные недоделки и отступления от технических норм²⁹.

В июле 1914 г. Обществом Токмакской железной дороги было завершено строительство линии Цареконстантиновка – Верхний Токмак – Федоровка, которая стала связующим звеном между донецким углем и Токмакским месторождением железных руд. Тогда же было открыто движение к соляным копиям по Славянской и Ступкинской веткам.

В 1907 г., в результате объединения Курско-Харьковско-Севастопольской и Харьковско-Николаевской железных дорог, возникли Южные железные дороги. Накануне войны была проведена централизация 483 стрелок. На двухпутном участке Белгород – Харьков начались работы по устройству путевой блокировки. Был возведен железнодорожный мост через Сиваш, а также Камышовский виадук. 18 станций в 1913 г. были оборудованы электрожелезловой сигнализацией, а участок Славянск – Рапная – электроколокольной сигнализацией. На станции Харьков-Пассажирский смонтировали электроаппарат-«оповеститель», способный транслировать восемь групп объявлений. В 1913 г. на дороге приступили к оборудованию электрическим освещением пассажирских вагонов. В канун войны Южным дорогам принадлежали: 18 электростанций, 4 элеватора, 3 кирпичных 2 шпалопропиточных заводов и завод железобетонных изделий [Сенин 2016а].

В предвоенные годы русскими инженерами разрабатывались смелые и многообещающие проекты железнодорожного строительства в Новороссии и Крыму.

В 1901 г. Управление по сооружению железных дорог назначило группу инженеров под руководством А.С. Голембиовского для изучения трассы будущей магистрали Одесса – Херсон – Одесса. Дорога не только позволила бы улучшить экономические связи двух соседних губерний, Таврической и Херсонской, но и значительно сократить транзитные перевозки на полуостров. От Джанкоя, например по действующим путям до Киева через Полтаву, было 902 версты, а через Херсон и Знаменку – 803. Одной из многих проблем было сооружение дороги в районе Николаева. Предстояло провести дорогу кружным путем или строить через Южный Буг сложный по конструкции разводной или высокий мост, чтобы не мешать проходу строившихся на николаевских

²⁹ См.: История железнодорожного транспорта России, XIX–XXI вв. М., 2012. С. 144.

верфях линкоров для Черноморского флота. Проект осуществить не удалось³⁰.

В начале XX в. рассматривались варианты строительства железных дорог для увеличения объемов вывоза угля из Донбасса в центр России. Первоначально проектом предусматривалось сооружение новой железнодорожной магистрали Славянск – Санкт-Петербург. Однако из-за перегруженности участка Славянск – Константиновка железную дорогу решили провести от Никитовки. Общая длина предполагаемой магистрали увеличивалась до 1405 верст (по первоначальному проекту – 1305 верст), но зато сокращалась к основным рудникам. Дорогу в перспективе можно было довести до станции Дебальцево. Вместо этой магистрали была построена Северо-Донецкая железная дорога³¹.

В ноябре 1910 г. Управление железных дорог МПС проинформировало Министерство финансов о предложении Старо-Крымского городского общества соединить г. Старый Крым с Феодосией ширококолейным подъездным путем. Министр финансов ответил, что в ближайшие годы «трудно было предвидеть возможность отпуска из государственного казначейства» необходимых для этой дороги средств. Однако предложение старокрымской общественности было поддержано Феодосийской уездной земской управой. В 1913 г. по распоряжению министра путей сообщения С.В. Рухлова была проведена оценка экономического состояния Старого Крыма и примыкающего к нему района для определения объема возможных грузовых перевозок. В январе 1914 г. постройка Старо-Крымской железной дороги рассматривалась на заседании порайонного комитета в Харькове и была признана необходимой и выгодной. Война помешала реализовать этот проект³².

Несколько десятилетий в различных учреждениях рассматривался проект строительства дороги в Евпаторию. И только после принятого в 1910 г. Министерством финансов решения выделить необходимые средства для глубокой реконструкции морского порта в этом городе реализация проекта перешла в новую стадию. В 1911 г. было учреждено Общество Западно-Крымской железной дороги, и инженеру Н.Б. Емельянову МПС разрешило провести изучение трассы от Джанкоя через Перекоп до Алешек и некоторых вариантов линии до Евпатории. В результате появились

³⁰ См.: *Айдин Ю.Э.* Железнодорожное строительство в Крыму во второй половине XIX – начале XX в.: Дис. ... канд. ист. наук. М., 2023. С. 211–212.

³¹ См.: Проект углевозной С.-Петербургско-Донецкой железной дороги. СПб., 1905.

³² См.: *Айдин Ю.Э.* Указ. соч. С. 203–208.

проекты дорог Евпатория – Симферополь (Сарабуз) протяженностью 55 верст и Евпатория – Перекоп (Соляные озера) – 88 верст. Соединение Евпатории с Симферополем поддерживалось Министерством торговли и промышленности. Дорога была построена уже в годы Первой мировой войны³³.

В 1911 г. предприниматель Г.К. Ушков предложил построить железную дорогу Севастополь – Ялта – Алушта. В пояснительной записке к проекту он указал, что еще при строительстве Лозово-Севастопольской железной дороги предполагалось проложить рельсовый путь от Бахчисарая до Ялты. Затем появилось несколько проектов строительства в Ялту – курортную столицу Крыма – узкоколейных дорог. В 1902 г. по распоряжению Николая II была созвана специальная комиссия для изучения сооружения железнодорожной линии, обслуживающей Южный берег Крыма. Решением комиссии было проведено изучение возможных трасс железных дорог на юге полуострова. Война с Японией сняла на время вопросы нового железнодорожного строительства в Крыму. Комиссия о новых дорогах Министерства финансов в 1910 г. высказалась в пользу строительства электрической трамвайной линии от Севастополя до Алушты. Ушков же предлагал построить железнодорожный путь с использованием электрической тяги. Поскольку движение поездов «будет носить чисто курортный характер», Ушков предлагал организовать частое движение небольших по составу поездов³⁴. Проекты Ушкова и других предпринимателей так и не были осуществлены из-за сложности и дороговизны строительства дороги в горной местности с неопределенным пассажирооборотом.

В 1905 г. инженер путей сообщения Н.Н. Перцов в письме министру финансов просил о предоставлении концессии на сооружение магистрали Умань – Николаев – Херсон – Джанкой – Керчь – Туапсе – Ново-Сенаки с ветвью от Армавира к Туапсе. Год спустя к аналогичному письму министру торговли и промышленности Перцов приложил пояснительную записку с подробным обоснованием строительства этой дороги. Предполагалось создание акционерного общества, на средства которого построят основные участки будущей магистрали, включая мостовой переход через Керченский пролив. Общество арендует строящуюся казной линию Николаев – Херсон. Перцов считал, что этот проект имеет стратегический характер, поскольку крат-

³³ Там же. С. 190–194.

³⁴ См.: *Ушков Г.К.* Пояснительная записка к проекту железнодорожной линии Севастополь – Ялта – Алушта 1910 г. СПб., 1911. С. 1–38.

чайшим путем связывает западные губернии России с Северным Кавказом и Закавказьем. Если на перевозку груза из Тифлиса в западные губернии затрачивалось от 12 до 15 дней, то по новой магистрали – 6–10 суток. Более того, новая дорога могла стать транзитным путем между Европой и Персией. По подсчетам Перцова, путь от Лондона до Тегерана по проектировавшейся Багдадской железной дороге составлял 5967 верст, до Шираза (юг Ирана) – 6237 верст, а по магистрали через Россию, от Лондона до Тегерана – 5291 верста, а до Шираза – 6106 верст. Дорога проектировалась однопутной с пропускной способностью 12 пар поездов в сутки [Сенин 2016b].

Особое место в обосновании проекта уделялось мосту через Керченский пролив. Он мог быть низким с небольшим возвышением над уровнем моря, но не менее двух саженей (4,26 м), так как высота волн в проливе достигала 9 футов (2,7 м). Для пропуска судов предполагалась разводная часть.

После войны с Японией и первой русской революции у государства не было средств на осуществление столь масштабных идей, тем более что на первый план вышел проект Амурской железной дороги. Не получив поддержки у чиновников, Н.Н. Перцов уступил задумку своему брату, общественному деятелю и меценату П.Н. Перцову, сумевшему добиться концессии на сооружение железной дороги от Армавира до Туапсе. Устав Общества Армавир-Туапсинской железной дороги был утвержден 17 мая 1908 г. Акции Общества в основном принадлежали крупнейшим коммерческим банкам России: Русско-Азиатскому, Азовско-Донскому, Петербургскому Международному и др. Возглавил Общество П.Н. Перцов. Среди строителей дороги был инженер путей сообщения Магомед-Али Дахадаев (Махач), в честь которого позднее в Советской России назовут столицу Дагестана.

Братья Перцовы не оставили идею строительства крупной магистрали на юге Российской империи и в 1909 г. возобновили ходатайство о соединении Умани со станцией Абинская Владикавказской железной дороги. Одновременно на свои средства они начали исследование рельефа дна Керченского пролива у места возможной мостовой переправы. После трехлетнего изучения дна пролива, течений и высоты волн в штормовые дни, направления ветра, движения льдов зимой группа инженеров под руководством И. Новкунского пришла к выводу, что мост необходимо строить у мыса Ак-Бурун в направлении косы Тузла и далее по ней в сторону Таманского полуострова.

Строительство моста через Керченский пролив было выгодно жителям Керчи, поскольку открывало новые возможности для

торговли с богатыми кубанскими станицами. С проведением новой железнодорожной магистрали появилась надежда на возобновление деятельности Керченского металлургического завода, закрытого в годы экономического кризиса в 1903 г.

Н.Н. Перцов в краткой технической записке к проекту моста через пролив писал о двух вариантах перехода через Керченский пролив. Северный вариант предполагал строительство моста между пригородом Еникале до косы Чушка. Далее железнодорожная линия должна была пройти по северному берегу Таманского полуострова. Этот вариант поддерживали городская дума, купцы и ремесленники г. Темрюк. По южному варианту железнодорожный путь от станции Багерово шел в сторону керченской крепости на мысе Ак-Бурун и пересекал пролив в наиболее узкой его части к косе Тузла. Керченцы опасались, что постройка железной дороги мимо города приведет к упадку керченский порт. На Таманском полуострове темрюкские грузы станут разгружаться либо на косе Тузла, либо в порту Новороссийска. Горожане опасались непредвиденных последствий от места строительства. Если мост будет построен по южному варианту, Керченский пролив заполнится пресной водой Азовского моря из-за сужения пролива после строительства дамб с обеих сторон. В Керченской бухте объем пресной воды увеличится, и она дольше будет покрыта льдом. Во время весеннего ледохода порт будет загромождаться льдом в еще большей степени. Поскольку мост предполагался разводным, жители Керчи опасались, что порт не сможет принимать суда большой грузоподъемности. Тем не менее инженеры тогда высказались в пользу южного варианта перехода Керченского пролива. Мост был рассчитан на пропуск 21 пары поездов в сутки при наличии разъездов на обоих берегах пролива [Сенин 2016b, с. 75–77].

Вопрос о сооружении железнодорожной магистрали Умань – Николаев – Херсон – Джанкой – Керчь (Багерово) – Туапсе – Квалони был рассмотрен в Комиссии о новых дорогах в 1912 г. 24 августа 1912 г. было образовано Общество Черноморской железной дороги, задачей которого было строительство участка Туапсе – Сухум – Квалони протяженностью 322 версты. Общество должно было продолжить экономическое обследование трассы всей магистрали от Умани до Туапсе. Исследование было завершено в 1915 г.³⁵ Осуществить этот грандиозный проект тогда не удалось.

³⁵ См.: *Айдин Ю.Э.* Указ. соч. С. 215–218.

Заключение

Густая сеть железных дорог, насыщенность подвижным составом, большое количество речных судов, особенно паровых, постоянный рост товарооборота черноморско-азовских портов обеспечивали транспорту юга России важную роль во всероссийском рынке. Развитие транспорта способствовало быстрому обороту товаров, реализации его на территории всей империи. В центральных губерниях страны предприятия Екатеринославской, Херсонской и Таврической губерний поставляли металл, речные суда, мостовые конструкции, рельсы, сельскохозяйственные машины, каменный уголь, хлеб, сахар, соль. В обратном направлении на кораблях и поездах везли лес и изделия из него, строительные материалы, нефть и нефтепродукты, ткани, электротехнические изделия. Развитие транспортной инфраструктуры способствовало более рациональному размещению производительных сил, выравниванию цен на товары в различных регионах империи, развитию культурных связей, повышению мобильности населения.

Литература

- Дороги России 1996 – Дороги России: исторический аспект / Под общ. ред. А.А. Надежко. М.: Издат. фирма «Крук», 1996. 408 с.
- История Новороссии 2017 – История Новороссии / Отв. ред. В.Н. Захаров. М.: Центр гуманитарных инициатив, 2017. 864 с.
- Кудрявцев 1951 – *Кудрявцев А.С.* Очерки истории дорожного строительства в СССР (дооктябрьский период). Ч. 1. М., [1951]. 332 с.
- Сенин 2016а – *Сенин А.С.* Развитие транспортной системы Новороссии и Крыма накануне и во время Первой мировой войны // *Новый исторический вестник*. 2016. № 3. С. 61–77.
- Сенин 2016б – *Сенин А.С.* Проект моста через Керченский пролив // *Железнодорожный транспорт*. 2016. № 4. С. 75–77.

References

- Kudryavtsev, A.S. (1951), *Ocherki istorii dorozhnogo stroitel'stva v SSSR (dooktyabr'skii period)* [Essays on the history of road construction in the USSR (pre-October period)], part 1, Moscow, USSR.
- Nadezhko, A.A., ed. (1996), *Dorogi Rossii: istoricheskii aspekt* [Roads of Russia. Historical aspect], Kruk, Moscow, Russia.

- Senin, A.S. (2016), “Development of the transport system of Novorossia and Crimea on the eve and during the First World War”, *The New historical bulletin*, no. 3, pp. 61–77.
- Senin, A.S. (2016), “The project of a bridge across the Kerch Strait”, *Zheleznodorozhnyi transport*, no. 4, pp. 75–77.
- Zakharov, V.N., ed. (2017), *Istoriya Novorossii* [History of Novorossia (New Russia)], Tsentr gumanitarnykh initsiativ, Moscow, Russia.

Информация об авторе

Александр С. Сенин, доктор исторических наук, профессор, Российский государственный гуманитарный университет, Москва, Россия; 125047, Россия, Москва, Миусская пл., д. 6; dep_kiguoo@rggu.ru
ORCID ID: 0000-0001-6258-7482

Information about the author

Alexandr S. Senin, Dr. of Sci. (History), professor, Russian State Humanitarian University, Moscow, Russia; 6, Miusskaya Sq., Moscow, Russia, 125047; dep_kiguoo@rggu.ru
ORCID ID: 0000-0001-6258-7482