УДК: 94 “19-20”: 656 (470+571)

Кишко Виталий Николаевич
Студент II курса специальности: История
ФГБОУ ВО
«Мелитопольский государственный университет»

РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТА И КОММУНИКАЦИЙ В ТАВРИЧЕСКОЙ ГУБЕРНИИ XIX – XX ВВ.

Аннотация: *в статье рассматривается процесс формирования и развития транспортной системы Крыма во второй половине XIX – начале XX века. Исследуется переход от примитивной сети грунтовых дорог к комплексной транспортной инфраструктуре, включившей в себя шоссейные, железнодорожные и морские пути сообщения.*

Ключевые слова: Крым, Таврическая губерния, транспорт, железная дорога, дорога, шоссе, порт.

К середине XIX века Крым располагал примитивной транспортной системой, в основном представленной тропами и грунтовыми дорогами, которые были мало пригодны для использования, кроме нескольких шоссейных магистралей как Перекоп-Севастополь, Симферополь-Керчь и Симферополь-Евпатория, которые были построены в второй четверти XIX века. Проблема использования грунтовых, проселочных дорог, необустроенных горных проходов, малое количество мощенных дорог и отсутствие железнодорожного сообщения требовала от правительства шагов по улучшению доступности к региону [4. с. 58].

Следует отметить, что отсутствие хорошо налаженного сообщения с Крымом тормозило экономическое развитие региона. Только последовательная политика развития путей сообщения и объединение их в транспортную сеть связывающая весь регион как внутри него, так и с материковой частью страны могла дать толчок к развитию региона.

Активное строительство дорожно-транспортного комплекса в Крыму началось лишь в 20-х годах XIX века. В первую очередь были построены 3 основных шоссе: от Перекопа до Севастополя, от Симферополя до Керчи и от Симферополя до Евпатории. При этом важную роль для развития транспортной системы губернии имело привлечение инвестиций. Так, например, после приобретения в 1861 года Императорской семьей имения в Ливадии, начался стремительный процесс массового приобретения земельных участков на территории Крымского полуострова, началось активное приморское строительство. На полуостров потянулись русские помещики, общественные и культурные деятели, интеллигенция и духовенство. Все это послужило толчком для быстрого строительства различных путей сообщения,

без которых интенсивное развитие экономики было весьма затруднено [2. с. 240-241].

Во время Крымской войны (1853 - 1856 гг.) англичанами при осаде Севастополя была построена железная дорога, причиной послужило плохое снабжение войск в Крыму о которой генералы замалчивали но когда общее положение дел дошло до военного министра герцога Ньюкэстильского то он поднял вопрос о сооружении железной дороги от Балаклавы до Кадыкоя. Правительство вошло в соглашения с частной фирмой Самуэля Мортона Пето, который предложил строительство железной дороги без всяких коммерческих целей. Дорога была построена за 7 недель. После войны российское правительство разобрало пути и продало их в Турцию.

К 1861 году Таврическая губерния имела 1479 верст почтовых дорог (в том числе 1271 верст грунтовых); 207,5 версты шоссейных; 3449 версты грунтовых торговых и 3308 верст военных. Грунтовые дороги ремонтировались и обслуживались самими жителями губернии. Была также начата работа по закреплению участков дорог за определенными населенными пунктами, но ввиду миграции крымских татар этот процесс застопорился и в конечном итоге был отложен до лучших времен. Однако дорожное хозяйство состояло не только лишь из дорог. Каменные и деревянные мосты, дамбы и иные сооружения тоже нуждались в беспрестанной заботе [2. с. 241].

В результате заметного прогресса в отношении качества сухопутного сообщения во второй половине XIX века появилась возможность использования современных средств передвижения (карета, фаэтон, коляска, линейка, экипаж, ландо). В связи с этим местными властями был разработан ряд правил для езды и контроля за перевозками. Значительным шагом к увеличению интенсивности грузовых и пассажирских перевозок стало использование автомобиля. Реакция правительства на попытки установить автомобильное сообщение в большинстве случаев была отрицательной или безразличной [4. с. 60].

Уже в 60-е годы XIX века были предприняты новые шаги по улучшению качества шоссейных дорог, что особенно ярко проявилось на территории южных уездов Таврической губернии. Дело в том, что южнобережные дороги находились в ведении казны и содержались довольно образцово, потому их полотно систематически ремонтировалось и обновлялось, т.е. укреплялось щебеночным слоем [2. с. 241].

После окончания Крымской войны устроенное неприятельскими войсками шоссе между Севастополем и Балаклавой было причислено к Южнобережной дороге. В 1860 году было реконструировано Южнобережное шоссе, строительство которого продолжалось на протяжении 24 лет: с 1824 по 1848 года. Кроме того, был проложен путь через Ангарский перевал, который является самой высокой точкой дороги Симферополь –Алушта, что способствовало расширению дороги. Через год, в 1861 году, было начато устройство горной дороги между Алуштой и Судаком. В целом, согласно статистическим данным Таврического Губернского Правления 1861 – 1863

года, за один лишь 1861 год на устройство и ремонт дорог, расположенных на Южном берегу Крыма, для военно-рабочей роты, занимающейся благоустройством этих дорог, было выделено 35000 рублей. Такая внушительная сумма, выделенная на обустройство южнобережных дорог, приносила свои плоды, дорога действительно к началу XX века могла похвастаться своим довольно высоким качеством, что отмечали и путешественники, которые посещали Крым в то время. В 1878 году были произведены ремонтные работы Симферопольско-Севастопольского шоссе, а также Южнобережного шоссе от Севастополя через Ялту. Оба шоссе находились во владениях казны, содержались и обслуживались за ее счет [2. с. 243-245].

Хорошему качеству дорог на южном берегу Крыма также способствовало пребывание здесь царской семьи и русской знати, так как после получения земли, они стремились не только обустроить свое поместье, усадьбу или дворец, но и улучшить территорию вокруг нее, расположив вокруг парк, проложив дорогу, которая благоприятствовала поездке к жилым помещениям [2. с. 246].

Содержание дорожных сооружений на почтовых, солевозных и торговых дорогах, их возведение всецело лежало на обязанности уездных и губернских земств и составляло немало важную статью расходов. Все это приводило к тому, что упрощение конструкции, их дешевизна, а также выработка нормального типа моста всегда стояла на злобе дня у многих земских заседаний. Вопрос об удешевлении и практичности мостов поднимался в губернском собрании несколько раз, но об его осуществлении было трудно подумать, так как большинство мостовых находилось в ведении только одного губернского земства, которому требовалось, не нарушая своего бюджета, привести все мостовые сооружения к одному типу как по конструкции, таки по роду материалов [2. с. 248].

Наряду с шоссейными дорогами важную роль в развитии транспортной системы Таврической губернии играло строительство железнодорожных путей, важной задачей стало прокладывание железной дороги к Черному морю, что обуславливалось как стратегическими, так и экономическими интересами. Наиболее значимым в этом отношении стало строительство Лазово-Севастопольской железной дороги в 70-х гг. XIX века, с ответвлениями на Керчь, Феодосию и Евпаторию. В 1874 году была достроена ветка от Симферополя до Феодосии. В 1894 году. Было открыто движение по Джанкой-Феодосийской ветке. В 1900 году была построена ветвь от Керчи на Владиславовку. в начале 1915 года началось строительство евпаторийской железной дороги, от Сарабузы до Евпатории, уже 25 сентября 1915 года был отправлен первый служебный поезд. Благодаря чему железнодорожной сетью были связаны основные торговые центры полуострова, а также другие регионы империи. Железные дороги стали играть главную роль среди всех видов транспорта и к началу XX в. Они обеспечивали реализацию большей части товарооборота и более половины пассажироперевозок. Таким образом,

появление железнодорожной системы дало толчок в развитии хозяйственной, экономической, социальной и туристической сферах полуострова [2. с. 250-257].

Примечательно то, что еще в 1897 году в Севастополе начали работы по прокладке трамвайных линий, строительством которых занималось бельгийское акционерное общество «Компания тяги и электричества», а также работы по строительству электростанции. Однако строительство трамвайных путей затянулось, в частности, это было связано с перепиской и заключением договора с управлением Курско-Харьковско-Севастопольской железной дороги на прокладку специального путепровода через станционные пути и укрепление арочного моста возле вокзала. Тем не менее, 1 января 1899 года трамвайное движение в Севастополе было открыто [2. с. 262].

Развитие морских путей сообщения Крыма во второй половине XIX века стимулировались его географическим положением. Строительство портом в Севастополе, Керчи, Феодосии, Евпатории стало первым этапом в деле воздания морской системы транспорта на полуострове. Это сразу решало одну из важнейших задач в развитии региона – связь с материковой частью [4. с. 61].

Вместе с тем, географическое положение Таврической губернии, ее выход к Черному и Азовскому морям способствовали развитию здесь морского транспорта, который начал новый этап в своем развитии в 60-е годы XIX века, связанный с созданием Управления морским ведомством. Кроме того, именно с середины XIX века началось строительство железных пристаней и каменных молов, что способствовало появлению полноценных портов: Севастополь, Керчь, Ялта и Феодосия на Крымском полуострове, расположенные на берегу Черного моря; Бердянск и Геническ на материковой части губернии, побережье Азовского моря [2. с. 262-263].

По мере отпуска материальных средств, министерством путей сообщения, начиная с 1892 год было преступлено к улучшению второстепенных портов в некоторых приморских пунктах Азовского и Черного морей, как, например: Геническ, Ейск, Темрюк, Анапа и Керчи. В последующих годах план производств изысканий был расширен и затронул Алушту, Килийский рукав Дуная и устье Днестра. В 1896 годы было решено произвести так же портовые изыскания в Артиллерийской и Карантинной бухте Севастопольского порта, в Евпатории, Джарылгаче и Сухуме, а также произвести промеры в Керчь-Еникальском морском канале. К 1897 году полевые изыскания в указанных местностях были окончены, а также были разработаны проектные предложения [2. с. 263].

В 1898 году, согласно отчету Таврического губернатора П.М. Лазарева, было окончено устройство Бердянского порта и открыто движение по вновь сооруженной железной ветви от станции Чаплино, Екатерининской дороги, до города Бердянска. Говоря об итогах благоустройства Бердянского порта, губернатор подчеркивал, что оно должно было поднять значение Бердянска, как торгового пункта, но в настоящее время сказать что-либо положительное

по этому поводу не представлялось возможным и не имело достаточных оснований для этого. Масштабное шоссеирование основных торговых путей и проведение сети железнодорожных коммуникаций позволило увеличить количество привозимых товаров к портам, а также значительно ускорить этот процесс [2. с. 263].

Исключительно важную роль в транспортной доступности южных уездов губернии играло пароходное сообщение, которое успешно конкурировало как с железнодорожным, так и с конным сообщением на протяжении всей второй половины XIX века. Так, благодаря деятельности основанного в 1856 году акционерного Русского общества пароходства и торговли (РОПИТ), важнейшей задачей которого, в связи с запрещением Российской империи и меть на Черном море крупный флот, было всемерное развитие торгового флота, как резерва военного, торговые судна которого, на случай войны, могли были быть использованы как в качестве военных транспортов, так и для боевых целей. Кроме судоходства на Черном и Азовском морях, РОПИТу было предоставлено право учреждать буксирные пароходства по Днепру, Бугу и Дону. Этому обществу также разрешалось открывать различные механические заведения, пристани, верфи, торговые конторы, склады, магазины и «всякие другие строения», а также «разные училища» для образования штурманов, машинистов и других необходимых для действия общества техников». Для построек РОПИТ получал бесплатно неосвоенные казенные земли, а участки на землях, приносивших казне доход, – на льготных условиях по соглашению с ведомствами. РОПИТом была организована линия от Одессы до Керчи, с заходом в Евпаторию, Ялту и Феодосию. Начиная с 1880 года, были установлены еженедельные рейсы на крымско-кавказской линии. В 1905 году в губернии насчитывалось 5 переправ, из них 2 состояли введении Управления государственных имуществ Таврической и Екатеринославской губерний, а именно: через реку Днепр, между Каховкой и Бериславом и между селом Знаменка и городом Никополем. Геническая переправа через пролив, соединяющий Азовское море с Сивашом, состояла в ведении земства; остальные две переправы через реку Днепр между городами Алешки и Херсоном содержались частными лицами и за их исправностью наблюдала местная полиция [2. с. 267-269].

Таким образом, к началу XX века Крым преодолел отставание в транспортной сфере, пройдя путь от примитивной сети грунтовых дорог до создания комплексной и современной транспортной системы. Этот качественный скачок стал результатом целенаправленной государственной политики, сочетавшейся с частными инвестициями и активным освоением полуострова русской аристократией. Ключевыми факторами и итогами этого развития стали: модернизация сухопутных путей, железнодорожная революция, развитие морского сообщения. В совокупности эти меры коренным образом изменили экономику и жизнь полуострова. Транспортная система перестала быть тормозом и превратилась в двигатель развития, обеспечив интенсивный товарооборот, рост пассажиропотока (включая

туризм) и прочную интеграцию Крыма в общеимперское экономическое и социальное пространство.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1. Ердокеско Е.А. Из истории развития транспортной системы южных уездов Таврической губернии во второй половине XIX века // Журнал: Клио – 2023 г. – № 02(194) февраль. – С. 83-89.

2. Ердокеско Е.А. Социально-экономическое развитие Таврической губернии (1861-1914 годы) // Автореф. дис. канд. ист. наук МГУ – 2024 г. – 325 с.

3. Полянская Е.С. Становление железнодорожного сообщения в Крыму во второй половине XIX- начале XX вв // Вестник Калмыцкого университета, №40(4) – 2018 г. – С. 30-35.

4. Полянская Е.С. Развитие транспортной системы Крыма во второй половине XIX в. – 1914 г. // Экономический журнал – 2016 г. – С. 58-64.

5. Самсонов В.И. Английская железная дорога в Балаклаве в эпоху Крымской войны. – Севастополь. – 1930 г. – 19 с.