

Министерство культуры Российской Федерации
Российский научно-исследовательский институт
культурного и природного наследия имени Д. С. Лихачёва
(Институт Наследия)

А. С. Сенин

**ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА
СЕВЕРНОГО ПРИЧЕРНОМОРЬЯ И ПРИАЗОВЬЯ
В XIX–XX ВЕКАХ**

Исторический очерк

Москва
2024

УДК 656
ББК 63.3(2)
С-31

*Издаётся по решению Учёного совета
Российского научно-исследовательского института
культурного и природного наследия имени Д. С. Лихачёва*

Рецензенты:

Житенёв С. Ю., кандидат культурологии,
Козлов В. Ф., кандидат исторических наук

Сенин А. С.

С-31 Транспортная инфраструктура Северного Причерноморья и Приазовья в XIX–XX веках. Исторический очерк [Электронное сетевое издание]. — Москва : Институт Наследия, 2024. — 214 с. — DOI 10.34685/b1598-6462-1837-v. — ISBN 978-5-86443-459-8.

Очерк посвящён транспорту Новороссии, исторической территории в Северном Причерноморье от Прикубанья до Бессарабии, вошедшей в состав России в результате многочисленных русско-турецких войн в XVIII–XIX вв. Обобщён значительный фактический материал, показывающий роль транспортной инфраструктуры для социально-экономического развития края. Изучен отечественный опыт формирования и реализации транспортной политики государства, позволивший создать сеть железных и шоссейных дорог от Днестра до Дона; всероссийские центры транспортного машиностроения, в первую очередь, локомотивостроения и судостроения. Многие приморские города стали морскими воротами страны, через которые осуществлялись основные экспортно-импортные перевозки. Изучен ход строительства основных магистралей на юге России, другие работы, проводившиеся ведомством путей сообщения по увеличению пропускной и провозной способности различных видов транспорта. Особое внимание уделено событиям, оказавшим огромное влияние на транспортную систему: Первая и Вторая мировые войны, революции, распад Российской империи и Советского Союза и др.

Книга может быть полезна широкому кругу читателей, проявляющих интерес к истории Отечества, к истории Новороссии.

УДК 656
ББК 63.3(2)

Это и другие издания вы можете бесплатно скачать на сайте Института Наследия — www.heritage-institute.ru, раздел «Издания»

ISBN 978-5-86443-459-8

© Сенин А. С., 2024
© Российский научно-исследовательский институт культурного и природного наследия имени Д. С. Лихачёва, 2024

ОГЛАВЛЕНИЕ

Введение	4
ГЛАВА 1	
<i>От «дикого поля» к Новороссии: освоение территории и торгово-транспортный промысел в Северном Причерноморье в XVI–XVIII веках</i>	8
ГЛАВА 2	
<i>Пути сообщения новороссийских губерний в первой половине XIX века</i>	28
ГЛАВА 3	
<i>Транспорт Новороссии во второй половине XIX века</i>	49
ГЛАВА 4	
<i>Развитие транспортной системы Новороссии и Крыма накануне и в годы Первой мировой войны</i>	74
ГЛАВА 5	
<i>Транспорт Северного Причерноморья и Приазовья в годы Гражданской войны и новой экономической политики</i>	102
ГЛАВА 6	
<i>Транспорт исторической Новороссии в годы форсированной индустриализации</i>	135
ГЛАВА 7	
<i>Транспортная инфраструктура юга и юго-востока УССР в послевоенные десятилетия</i>	163
Вместо заключения. Возвращение в родную гавань	200
<i>Приложение</i>	
<i>Фото из личного архива автора</i>	206
Об авторе	212

ВВЕДЕНИЕ

Новороссия (Новая Россия, Новороссийский край), историческая территория в Северном Причерноморье от Прикубанья до Бессарабии¹, вошла в состав России в результате многочисленных русско-турецких войн в XVIII—XIX вв. Об освоении Новороссии много писали в Российской империи². 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 Украины³, углубленно отдельные проблемы и периоды — в монографиях Е. И. Дружининой⁴, экономической истории⁵, в том числе отраслевой⁶. То же можно сказать и об истории транспорта⁷.

¹ Большая Российская энциклопедия : В 35 т. Т. 23. — М., 2013. — С. 210.

² *Багалей Д. И.* Колонизация Новороссийского края и первые шаги его по пути культуры. — К., 1889; *Скальковский А. А.* Хронологическое обозрение истории Новороссийского края. — Одесса, 1836—1837. — Ч. 1—2; *Он же.* Опыт статистического описания Новороссийского края. — Одесса, 1850—1853. — Ч. 1—2; *Державин Н. С.* Болгарские колонии Новороссийского края. Херсонская и Таврическая губернии. — Симферополь, 1908; *Писаревский Г. Г.* Из истории иностранной колонизации России в XVIII в. — М., 1909 и др.

³ История Украинской ССР : в 10 томах. — К., 1985; История городов и сел Украинской ССР [тома по истории Ворошиловградской, Донецкой, Запорожской, Николаевской Одесской, Херсонской областей].

⁴ *Дружинина Е. И.* Северное Причерноморье в 1775—1800 гг. М., 1959; *Она же.* Южная Украина в 1800—1825 гг. — М., 1970; *Она же.* Южная Украина в период кризиса феодализма, 1835—1860 гг. — М., 1981.

⁵ История социалистической экономики СССР : в 7 томах. — М. 1976—1980; *Економічна історія України і світу / Лановик Б. Д., Матисякевич З. М., Матейко Р. М.* — К., 2006; *Гуржій І. О.* Україна в системі всеросійського ринку 60—90-х років XIX ст. — К., 1968; История народного хозяйства Украинской РСР. Т. 1—2. — К., 1983—1984; *Слабеев И. С.* Торгово-транспортный (чумацкий) промысел и его роль в социально-экономическом развитии Украины в XVIII — первой половине XIX в. — Киев, 1960; *Нариси розвитку народного господарства Української РСР.* — К., 1949. *Радянська Україна 1917—1987. Соціально-економічний довідник.* — К., 1987.

⁶ История металлургии легких сплавов в СССР. 1917—1945. — М., 1983; *Лукиянов П. М.* История химических промыслов и химической промышленности России до конца XIX в. Т. I—IV. — М. ; Л., 1948—1965; *Он же.* Краткая история химической промышленности в СССР (от возникновения химической промышленности в России до наших дней). — М., 1959; *Лельчук В. С.* Создание химической промышленности СССР. — М., 1964; *Струмилин С. Г.* История черной металлургии в СССР. Т. 1. — М., 1954; *Бакулев Г. Д.* Черная металлургия Южной России. — М., 1953; *Клименко К. И.* История машиностроения СССР. — М., 1961 и др.

⁷ *Истомина Э. Г.* Водный транспорт России в дореформенный период: (историко-географическое исследование). — М., 1991; *Соловьева А. М.* Железнодорожный транспорт Рос-

В книгах последних десятилетий по истории транспорта очевидно, что обобщающие работы пишутся всё больше на материалах России и применительно к её территории, даже когда речь идёт о Российской империи или Советском Союзе, хотя транспортная сеть всегда строилась и функционировала на принципе экстерриториальности. Для неё не существовало преград в виде административно-территориальных границ внутри огромной страны. Да и управлялись все виды транспорта, за исключением, пожалуй, местного (гузевого, а затем автомобильного), из единого центра⁸.

Новороссия снова оказалась в центре внимания после государственного переворота на Украине в 2014 г. 22 мая 2014 г. в Донецке было объявлено о создании общественного политического движения «Новороссия». Так это понятие снова оказалось в политической повестке дня. За прошедшие годы на тему Новороссии, её прошлого и будущего, написаны десятки книг и сотни статей, в основном научно-популярного и публицистического характера. Наиболее глубокими исследованиями на данный момент является фундаментальный труд сотрудников Института российской истории Российской академии наук «История Новороссии»⁹ и монография А. В. Марчукова¹⁰.

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. Из научных ис-

сии во второй половине XIX в. — М., 1975; Морской транспорт СССР. К 60-летию отрасли. — М., 1984; Орлов Б. П. Развитие транспорта СССР 1917–1962. Историко-экономический очерк. — М., 1963; Молодцов С. В., Мельников Р. М. Обзор развития отечественного судостроения за период 1909–1946 гг. — Л., 1984; Советский речной транспорт 1917–1941 / Под ред. М. Н. Чеботарева. — М., 1987; Амузин М. Д. Речной транспорт в период завершения социалистической реконструкции народного хозяйства СССР (1933–1937 годы). — М., 1963 и др.

⁸ Например: Дороги России. Исторический аспект. 250-летию дорожной отрасли России посвящается / Под общ. ред. А. А. Набожко. — М., 1996; Борисов Н. С. Повседневная жизнь русского путешественника в эпоху бездорожья. — М., 2010; Соболев Д. А. История развития пассажирских самолётов (1910–1970-е годы): к 100-летию гражданской авиации. — М., 2018; История организации и управления железнодорожным транспортом России. Факты, события, люди. К 200-летию транспортного ведомства и образования на транспорте России / Под ред. А. А. Тимошина. — М., 2009; и др.

⁹ История Новороссии / Отв. ред. В. Н. Захаров ; Рос. ист. об-во ; Ин-т рос. истории Рос. акад. наук. — М., 2017.

¹⁰ Марчуков А. В. Новороссия. Формирование национальных идентичностей (XVIII–XX вв.). — М., 2018.

следований украинских историков последних лет наиболее ценными оказались книги О. А. Шаригиной и О. Б. Шляхова¹¹.

После 1991 г. по разным причинам резко сократилось комплектование российских библиотек литературой республик бывшего СССР, включая научно-технические периодические издания. Автору этих строк в период подготовки статей энциклопедии «Экономическая история России (с древнейших времен до 1917 г.)» пришлось в поисках необходимого материала обращаться в Научную библиотеку Харьковского национального университета имени В. Н. Каразина и Харьковскую государственную научную библиотеку имени В. Г. Короленко. После государственного переворота на Украине в 2014 г. это стало невозможным.

В нашем очерке предпринята попытка комплексного исследования транспортной инфраструктуры Новороссийского края. В нём использованы многочисленные статьи автора в энциклопедиях «Экономическая история России (с древнейших времён до 1917 г.)», «Россия в Первой мировой войне. 1914—1918», «Россия в 1917 году», «Россия в Гражданской войне. 1918—1922»¹², «транспортные» разделы книги «История Новороссии».

Информация о транспорте Новороссийского края собрана буквально по крупицам. Поэтому ценными для подготовки данного исследования стали книги (часто написанные к юбилейным датам) по истории отдельных транспортных предприятий¹³.

¹¹ Шаригіна О. А. Історія виникнення і розвитку залізничного та морського транспорту на півдні України (друга половина XIX — початок XX ст.). — Херсон, 2009; Шляхов О. Б. Судновласники і моряки Азово-Чорноморського басейну (90-ті рр. XIX ст. — 1914 р.). — Дніпропетровськ, 2003.

¹² Экономическая история России (с древнейших времен до 1917 г.): энциклопедия : в 2 т. — М., 2008—2009; Россия в Первой мировой войне. 1914—1918: энциклопедия : в 3 т. — М., 2014; Россия в 1919 году : энциклопедия. — М., 2017; Россия в Гражданской войне. 1918—1922: энциклопедия : в 3 т. — М., 2020—2021.

¹³ Под флагом Родины. Очерки истории Черноморского пароходства. — Одесса, 1967; Рождение магистрали. Южной — 100 лет. — Харьков, 1969; Порт, овейной славы. — Одесса, 1988; Приднепровская железная дорога. — Днепропетровск, 1973; Столичная магистраль Украины. К столетию Юго-Западной железной дороги. 1870—1970. — К., 1970; Старокраматорский ордена Трудового Красного Знамени машиностроительный завод им. Орджоникидзе. — К., 1972; Жданов Г. В. Верность традициям. Очерк истории Ворошиловградского ордена Ленина и ордена Октябрьской революции тепловозостроительного завода имени Октябрьской революции. — М., 1981; Веснин В. П. История Ждановского морского порта и его хозяйственно-экономическое значение для Причерноморья и Донбасса (1889—1970 гг.) : автореф. дис. ... канд. ист. наук. — К., 1973 и др.

История транспорта Новороссии показана на фоне освоения края, его социально-экономического развития; влияния на состояние транспорта революционных событий 1917 г., Гражданской войны, учреждения Донецко-Криворожской республики, военных действий на Донбассе. Анализируются трудности и успехи в развитии транспорта в годы первых пятилеток, преодолении тяжёлых последствий Великой Отечественной войны, усилиях страны по восстановлению крупнейших промышленных центров УССР, техническому перевооружению транспорта на рубеже 1950–60-х годов. Показано насыщение водного транспорта, железнодорожного хозяйства и гражданской авиации уникальными техническими средствами: тепловозами и электровозами, самолётами с реактивными двигателями, большегрузными автомобилями, судами на подводных крыльях, контейнеровозами, лихтеровозами; создание уникального научного флота. Отмечена роль Совета экономической взаимопомощи в поставках в СССР морских и речных судов, подвижного состава железных дорог.

В заключении рассмотрены последствия распада СССР для транспортного комплекса России и Украины.

Глава 1

ОТ «ДИКОГО ПОЛЯ» К НОВОРОССИИ: ОСВОЕНИЕ ТЕРРИТОРИИ И ТОРГОВО-ТРАНСПОРТНЫЙ ПРОМЫСЕЛ В СЕВЕРНОМ ПРИЧЕРНОМОРЬЕ В XVI–XVIII ВЕКАХ

Наш рассказ о путях сообщения Южной Руси неслучайно начинается с XVI века. Именно тогда власти Московского государства начали продвижение в сторону «дикого поля»¹⁴ для ведения эффективной борьбы с крымско-татарской экспансией. До середины XV века она исходила от крымского улуса¹⁵ Золотой Орды, включавшего Крымский полуостров и прилегающие к нему территории. С конца XV века угрозу составляло окончательно сформировавшееся Крымское ханство во главе с династией Гиреев (со столицей в г. Кирым — ныне Старый Крым). В 1532–1777 гг. столицей был Бахчисарай, затем Каффа. В состав ханства входило всё Северное Причерноморье от Дуная до Северского Донца (в его среднем и нижнем течении) и устья Дона. С 1580-х годов крымский хан стал вассалом турецкого султана¹⁶.

Последствием монгольского нашествия стало разобщение русских земель. Юго-западные и часть западных земель древнерусского государства постепенно вошли в состав Польского королевства, Великого княжества Литовского, Молдавского княжества. С первого десятилетия XIV века Юго-Западную Русь (Галицко-Волынская земля) в официальных документах стали именовать Малой Русью. С формированием новой политической структуры русских земель исчезла существовавшая до монгольского завоевания единая древнерусская народность. На территории Восточной и Северо-Западной Руси начинает складываться русская (великорусская) народность, а на землях Литвы и Польши — украинская и белорусская народности¹⁷.

¹⁴ Понятие «дикое поле» как синоним безлюдных пространств Причерноморья и Приазовья получило распространение с 1648 г. благодаря французскому инженеру и военному картографу Г. Левассёру де Боплану, находившемуся на службе в Речи Посполитой. (Российская историческая энциклопедия. Т. 6. — М., 2018. — С. 44.)

¹⁵ Понятие «улус» пришло из монгольской старины и означало народ, отданный в управление. Позже термин распространился и на территорию, занимаемую этим народом.

¹⁶ Большая Российская энциклопедия: [В 35 т.]. Т. 16. — М., 2010. — С. 165–166.

¹⁷ История Украины. VI–XXI вв. / Под общей ред. П. П. Толочко. — 2-е изд., испр. и доп. — К.; М., 2018. — С. 112–113.

В первой половине XVI века под воздействием усилившейся Османской империи Крымское ханство активизировалось. Войска хана постоянно вторгались на русские земли, доходя порой до Серпухова и Каширы. Московскому государству приходилось платить крымскому хану дань¹⁸.

В целях предотвращения набегов войск Крымского ханства московские цари выстраивали укрепленные линии — засечные черты. Системы укреплений включали естественные преграды (реки, болота, глубокие овраги) и оборонительные сооружения. К ним относились собственно засеки (валы поваленных деревьев, обращенными вершинами к вероятному противнику), сторожевые башни, частоколы и крепости с постоянными гарнизонами. Для строительства засек и содержания засечной стражи с третьей четверти XVI века стал собираться особый налог — «засечные деньги». В 1571 г. под руководством воеводы М. И. Воротынского был подготовлен «Боярский приговор о станичной и сторожевой службе», а Иван IV для отпора войск крымского хана повелел построить пограничные сторожки — небольшие опорные пункты — по рекам Айдар и Северский Донец. Так возникла сторожка Бахмут на реке Бахмутка — правом притоке Северского Донца. Земли эти принадлежали донским казакам¹⁹. Сторожевая служба заключалась в отправке отрядов служилых людей и казаков в степь для наблюдения и своевременного предупреждения о передвижении войск Крымского ханства.

На рубеже XVI—XVII вв. Россия продолжила укреплять свои южные границы²⁰. В 1599 г. на реке Оскол были основаны крепости Валуйки и Царев-Борисов. В 1602 г. русская делегация во главе с князем Г. К. Волконским провела в Бахчисарае переговоры с крымским ханом. Гази-Гирей II поклялся на Коране, что набеги на русские земли будут прекращены. Однако воспользовавшись Смутой начала XVII века, крымские войска в 1611—1613 гг. совершили несколько новых набегов, в ходе которых была практически уничтожена Заокская засечная черта.

¹⁸ Историческая география России, IX — начало XX века: Территория. Население. Экономика : очерки. — М., 2013. — С. 36.

¹⁹ К 1570 г. казачьи общины в нижнем течении Дона и его притоках (Северский Донец, Медведица, Жеребец, Хопёр и др.) объединились в Главное Донское войско. Казаки участвовали в обороне южных границ от турок, крымских татар и кочевников. В 1671 г. донское казачество было приведено к присяге на верность русскому царю.

²⁰ Оборонительные линии для предотвращения набегов войск Крымского ханства строились с 1520—30-х гг. по реке Оке от Козельска до Нижнего Новгорода. В середине века оборонительные сооружения возводились южнее (передовая линия) — от Новгород-Северского и Путивля до Мценска и Пронска. На основе этих линий возникла Большая засечная черта.

В годы Русско-польской (Смоленской) войны 1632–1634 гг. крымский хан предпринял новые походы на южные уезды России. Более 30 тысяч всадников разорили земли вокруг Москвы, Серпухова, Калуги, Каширы, Коломны и Рязани. Из-под Смоленска пришлось снять часть войск для защиты степной границы. Стало очевидным, что для успешной борьбы с Речью Посполитой и Швецией за возвращение утраченных ранее русских земель необходимо обезопасить страну с юга. С 1635 г. началось строительство новой оборонительной линии, проходившей на 300–400 км южнее прежней. Она протянулась по границе лесостепной и степной зон в «диком поле» и получила название Белгородской. Её крайним укреплением на западе стала небольшая крепость Ахтырка (недалеко от нынешнего Харькова). Далее укреплённая полоса протянулась к Воронежу и далее через Тамбов полоса укреплений в Симбирске подошла к Волге. Строительные работы осуществлялись мобилизованными крестьянами и посадскими людьми. Цепь укреплений фактически являлась государственной границей, но «народная колонизация» быстро вышла за её пределы. Так, хозяйственная деятельность белгородских жителей распространилась на Северском Донце до устья реки Оскол. Эти территории назывались Донской волостью, подчинявшейся администрации Белгородского уезда.

В 1644 г. в устье Торца был основан Маяцкий городок. Среди жителей преобладали русские переселенцы. Из острога одна из дорог вела к знаменитым Торским соляным озёрам. В первой половине XVII века «охочие люди» из Валук, Оскола, Ельца, Курска и других южных городов России весной и летом приезжали в район Торских озёр, где занимались солеварением. Ещё в 1648 г. русский царь Алексей Михайлович велел построить рядом с озёрами крепость, но по совету Боярской думы с постройкой решили повременить из-за сложного внешнеполитического положения и обострения обстановки внутри страны.

В течение XVII века территории южнее Белгородской засечной черты заселялись переселенцами из Поднепровья, бежавшими от гнёта польских феодалов, и казаками. Руководители Московского государства предоставляли им землю и освобождали от налогов. Переселению также способствовали постоянные набеги крымских татар на земли Речи Посполитой и начавшаяся освободительная война под руководством Б. Хмельницкого. Поселения первоначально возникали по речным берегам. Реки являлись сравнительно безопасными путями передвижения, а их лесистые берега давали строительный материал и топливо. Земли слободских казаков (селились слободами, отсюда и название) располагались в междуречье: Северского Донца, левых притоков Днепра в его среднем течении, и на северо-востоке правых притоков Дона. Территорией и населением Слободской Украины — Ахтырского, Изюмского,

Острогжского, Сумского, Харьковского слободских полков — ведал Приказ Великой России.

В 1662 г. воеводе Белгородского полка Г. Ромодановскому было предписано построить укрепления «около озёр, где соль варят» и поселить «на веки вечные» там 100 служилых людей. Так, у Торских озёр появился первый небольшой острог. В нем попеременно несли службу чугуевские казаки. Он прикрывал поселение работных людей, присланных на солепромыслы из Белгорода. В городке, прозванном Солёным, в 1664 г. по указу царя Алексея Михайловича были поставлены казённые варницы и амбары для хранения соли²¹. Из Ельца прибыли 215 работных людей, 15 целовальников и 88 стрельцов. Для жилья построили курени и землянки. В 1676 г. по указу царя на месте крепости и поселения возник город Тор, переименованный в 1784 г. в г. Славянск²².

В 1679–1681 годах была сооружена Изюмская засечная черта, проходившая от укрепленного города Коломак через «земляной город» Высокополье к деревянной крепости и посаду Змиев, и далее к важнейшему укрепленному поселению Балаклея. В 1681 г. на правом берегу Северского Донца возник новый город Изюм и крепость с мощными укреплениями — опора всей Изюмской засечной черты²³. Далее засечная черта (надолбы, засеки, караульные башни и др.) шла вдоль речки Изюм до Северского Донца. Здесь «донецкие укрепления» заканчивались. Цепь укреплений уходила на север вдоль берега реки Оскол к Купенской слободе (ныне город Купянск) и ещё выше к Валуйкам²⁴. Частью новой оборонительной линии стали монастыри: Боровенский на реке Оскол и Святогорский «на крутых, заросших лесом склонах Северского Донца»²⁵. В 1684 г. укрепления Изюмской черты по распоряжению воеводы Белгородского полка А. С. Шеина были продлены до реки Торца. В месте впадения Торца (ныне Казенного Торца) в Северский Донец был построен земляной городок с башнями Казацкая Пристань (ныне посёлок Райгородок). По

²¹ На «государевой» солеварни было три куреня с 40 печами для выварки соли и 2 амбара для сыпки и временного хранения соли. (Пушкарев Г. Г. Тор-Славянск. — Пущино, 1998. — С. 128.)

²² Экономическая история России (с древнейших времен до 1917 г.): энциклопедия : в 2 т. Т. 2. — М., 2009. — С. 726.

²³ Прежнее укрепление городка Изюм прикрывало известный Изюмский брод через Северский Донец.

²⁴ Загоровский В. П. Изюмская черта. — Воронеж, 1980. — С. 149–187.

²⁵ История Новороссии / Отв. ред. В. Н. Захаров ; Рос. ист. об-во ; Ин-т рос. истории Рос. акад. наук. — М., 2017. — С. 98–100.

долине Тора к Торским озёрам был устроен земляной вал высотой до 4,3 м, за валом установлены надолбы²⁶.

Изюмская оборонительная линия не только продвинула государственную границу ещё на 150—200 км на юг, но и способствовала освоению южной части Слободской Украины. Заметную часть населения Изюмской черты составили беглые крепостные. Новые земли с центром России связал Муравский шлях. Начинавшийся близ Тулы, он направлялся в междуречье Северского Донца и Ворсклы, проходил через верховья реки Самары и подходил к Крымскому перешейку — к Перекопу. Этот шлях имел несколько ответвлений. В западную сторону дорога шла вдоль побережья Псела к Днепру. В восточном направлении было несколько дорог: на Изюм и в район междуречья Северского Донца и Дона к верховьям реки Кальмиус. По оценке историков, все дороги в России до XVIII века строились «первобытным способом — вернее сказать, их не строили вообще: колея накатывалась естественным образом, и только на болотистых местах делались гати, да через реки строили мосты или устраивали перевозки»²⁷. Обязанность чинить дороги возлагалась на местных жителей. За состояние мостов и перевозов отвечали мытники, собиравшие особые пошлины за перевоз грузов и людей через водные преграды.

Система водных путей складывалась в течение многих веков. Поскольку искусственных водных сооружений не было, использовались волоки — участки земли, по которым перетаскивали суда с одной реки на другую для продолжения пути. На Днепр можно было выйти несколькими путями: Москва-река — волоком в Гжати и по Гжати в Вазузу, далее волоком в Днепр; или Москва-река — Ока — Угра — волоком в Днепр, или Москва-река — Ока — Жиздра — волоком в Болву, далее Десна и Днепр. На Дон было два пути: Москва-река — Ока — Угра — Шать и волоком в Дон; Москва-река — Ока — Проня — Ранова — волоком в Дон²⁸.

На реках России использовались парусно-гребные суда разной конструкции. Наибольшее распространение получили ладьи, струги, барки. Часто суда строились на один рейс. В конечном пункте их продавали на дрова. Барки,

²⁶ Загоровский А. С. Указ соч. С. 218—220. (Инициатор строительства этих укреплений — А. С. Шеин, в будущем один из ближайших сподвижников Петра I, командовал сухопутными войсками в Азовском походе, первый российский генералиссимус.)

²⁷ Шипилов А. В. Торговля, транспорт и связь в России первой половины XVIII века. — Воронеж, 2008. — С. 213. В 1683—1684 гг. царским указом была определена ширина дорог: для больших и проезжих — 3 сажени (6,4 м), для прочих — 2 сажени (4,3 м).

²⁸ Шипилов А. В. Указ. соч. С. 251—252.

плоскодонные грузовые суда, строились без применения железа: грузоподъёмностью до 328 тонн, длиной до 43 м и шириной 8,5 м. Однако преобладали барки меньшего размера, с небольшой осадкой, чтобы плавать на мелководных реках, проходить пороги и мели. Их разновидностью были днепровские байдаки и донские будары. Последние имели осадку в 1,3–1,6 м и брали на борт до 500 кг груза²⁹.

Для морского плавания строились различные суда европейского типа: шнявы, бриги, боты, пакетботы, прамы, яхты и др. В частности, для плавания в Азовском море на верфях Дона и его притоков строились русские шнявы — двухмачтовые суда длиной до 30 м и шириной до 6–8 м, водоизмещением в 150 тонн.

Крымские походы В. В. Голицына в 1687 и 1689 гг. положили начало решению проблемы выхода России к берегам Чёрного и Азовского морей. Достижение этой геополитической цели было продолжено в конце XVII века в ходе Азовских походов Петра I. Согласно Константинопольскому мирному договору с Турцией, Россия получила всё побережье Таганрогского залива на Азовском море. Эти земли стали первой российской территорией будущей Новороссии³⁰.

Главной продукцией новых российских территорий была соль. В конце XVII века на торских и бахмутских солеварнях трудились свыше 10 тысяч человек. После нападения крымских татар в 1697 г., голода 1698 г. и эпидемии чумы в 1701 г. торские промыслы пришли в упадок. В 1709 г. Пётр I велел восстановить торские промыслы и обратить их в собственность казны. В 1712 г. «для успешного солеварения» была разрешена беспошлинная торговля солью. В 1715 г. в казну были взяты и бахмутские соляные промыслы. Частное солеварение было запрещено. Однако ожидаемого эффекта это не дало, и солепромыслы были отданы на откуп частным лицам. Первым откупщиком стал капитан С. Чирков, командовавший сторожевым батальоном в Бахмутской крепости. Вскоре в компании с ним оказался ландрат Н. Вепрейский, управляющий Бахмутским соляным промыслом.

Для выпаривания соли требовался лес, в условиях степного безлесья его приходилось завозить из отдалённых районов, что повышало стоимость соли. В 1721 г. Чирков и Вепрейский обнаружили в верховьях Лугани, в балке Скелеватой, в 25 верстах от Бахмута месторождение каменного угля. О своей находке

²⁹ Шипилов А. В. Указ. соч. С. 261.

³⁰ История Новороссии... С. 105. (Северная и западная части Азовского моря контролировалась Кальмиусской паланкой — военно-административной единицей Запорожской Сечи.)

они сразу сообщили в Камер-коллегию, которой подчинялся Бахмутский соле-промысел³¹. Из Камер-коллегии образцы угля были переданы в Берг-коллегию, руководившую горнорудной промышленностью. В том же году по инициативе Петра I на Дон и Северский Донец с целью поиска «земляного угля» направляется экспедиция под руководством талантливого русского геолога-самоучки, подъячего Г. Г. Капустина. Разведка подтвердила наличие каменного угля в нескольких местах, в том числе пригодных для промышленной добычи³². В 1723 г. император распорядился «туда, где приискал подъячий Капустин уголья, послать нарочных для осмотра и сыска каменного угля». Вепрейский и Чирков донесли в Санкт-Петербург: «Оное уголье окопывано в горе по мере и длину 15 сажен, в вышину 10 сажен и оное земляное уголье употребляеца ныне на Бахмутские соляные заводы, в казенные кузницы на латание солеванных сковород и на прочие поделки». Уже тогда на шахтах вблизи Бахмута трудилось около 200 человек³³.

Первоначально на новых землях обустраивались однодворцы, потомки служилых людей, нёсших с конца XVI века дозорную и сторожевую службу на южной границе русского государства. К этому сословию относились также разорившиеся дворяне, занимавшие промежуточное положение между мало-земельными дворянами и незакрепощёнными крестьянами. В 1713–1775 гг. они составили основу ландмилиции, призванной защищать южные границы России. Первые полки ландмилиции были сформированы Петром I для охраны Левобережной Украины от набегов крымских татар. Они состояли из военнопоселенцев бывшей Белгородской черты. В 1736 г. эти полки составили Украинский ландмилицейский корпус (с 1762 г. — Украинский корпус), нёсший службу на Украинской линии³⁴.

Русские монархи поощряли переселение в «дикое поле» выходцев из южнославянских народов, притеснявшихся турецкими и австрийскими властями. В 1723 г. Пётр I разрешил формирование Сербского гусарского полка из переходивших на русскую службу сербов. Полк был размещён в районе

³¹ Камер-коллегия ведала всеми доходами государства.

³² Подов В. И. История Донбасса. Т. I. Донбасс в XVII–XVIII веках. — Луганск, 2004. — С. 146–149.

³³ Иванов А. Донбасс: Русь и Украина. Очерки истории / А. Иванов, С. Бунтовский. — Донецк, 2013. — С. 62.

³⁴ Большая Российская энциклопедия... Т. 16. С. 658. В 1770 г. все полки Украинско-го корпуса вошли в состав действующей армии на равных основаниях с другими воинскими частями.

крепости Тор. В 1740—1750-х годах поток сербских уроженцев усилился ввиду политики притеснения в Австрии её православных подданных³⁵. Офицеры сербских полков обратились к русской императрице Елизавете Петровне за разрешением перейти на русскую службу. 13 июля 1751 г. Елизавета Петровна написала русскому послу в Вене о согласии принять сербов в России: «А что до поселения их, сербов, принадлежит, то не токмо на Украине, но и в других некоторых местах нашей империи». Сербским поселенцам первоначально были выделены земли в Правобережье Днепра, «уступая от польской границы по 20 верст». Сербскому генералу И. Хорвату в 1752 г. была дана жалованная грамота на управление «Новой Сербией» — переселенческой колонии, состоявшей из четырёх народов: сербов, македонцев, болгар и валахов. В том же году с аналогичной просьбой обратился сербский подполковник Р. Прерадович. Правительствующий Сенат в связи с большим потоком переселенцев с Балкан принял решение расселять их так, «дабы оные не все в одном месте были». Новым переселенцам с Балкан были предложены земли от Бахмута до Лугани.

На плодородные земли вдоль Лугани, Северского Донца и Бахмутки переселились сначала сербы во главе с полковниками И. Шевичем и Р. Прерадовичем, а затем хорваты, черногорцы, болгары, молдаване и поляки. В 1753 г. на территории Бахмутской провинции Воронежской губернии возникла автономная территория Славяносербия, подчинявшаяся непосредственно Правительствующему Сенату. Административным центром Славяносербии стал Бахмут. О тех временах напоминает г. Славяносербск в Луганской Народной Республике. Новым поселенцам были отведены в вечное и потомственное владение удобные земли, предоставлены беспошлинные промыслы и торговля. Со своей стороны, они должны были распахать пожалованные им земли, завести хозяйство, построить дома и деревни и нести пограничную военную службу³⁶.

При Петре I строительству и содержанию дорог уделялось намного больше внимания. На больших дорогах стали устанавливать деревянные верстовые столбы, на границах уездов — каменные столбы с названиями уездов, на перекрёстках — указатели направлений. В среднем через 10—20 вёрст за счёт казны строились постоянные дворы. В ряде мест вдоль дорог копали водоотво-

³⁵ Военная слабость австрийской армии в войне с Турцией в 1737—1739 гг. вынудила австрийские власти перевести иррегулярную сербскую милицию в регулярную армию. Однако правительство Марии Терезии, ревностной католички, повело наступление на православие с целью обращения сербов и валахов в унию.

³⁶ Любавский М. К. Обзор истории русской колонизации с древнейших времен и до XX века. — М., 1996. — С. 380; История Новороссии / Отв. ред. В. Н. Захаров. — М., 2017. — С. 132—135.

дные канавы. Но качество дорог в стране оставалось низким. Чинили дороги просто: ямы засыпали песком. Подчас проще было ехать не по дороге, а рядом с ней. Основными средствами передвижения оставались лошадь, телега и сани. Только в крупных российских городах с начала XVIII века стали использоваться кареты европейского типа. При российских расстояниях передвижение гужевым транспортом требовало много времени. Например, для доставки почты из Москвы в Киев (960 вёрст) требовалось 5 дней, а груз на телегах преодолевал этот путь за полтора месяца³⁷. Единственной альтернативой гужевому транспорту был водный. Поскольку Россия не контролировала Северное Причерноморье, этот вид транспорта на юге Российской империи в первой половине XVIII века мог использоваться только в верхнем и среднем течении Днепра, на Дону, Северском Донце и их притоках. Основной проблемой водного транспорта была ограниченность навигации в зимний период. Например, на Днепре у Киева она продолжалась в среднем 267 дней. Зимой замерзали Керченский пролив и Днепро-Бугский лиман. Мешали судоходству пороги и мели, коих немало было на том же Днепре.

В 1764 г. императрица Екатерина II на базе Новой Сербии образовала Новороссийскую губернию со столицей в крепости Святой Елисаветы (в СССР — Кировоград, а ныне — Кропивницкий). Но уже в 1765 г. административный центр губернии был перенесён в Кременчуг, а в 1783 г. в Екатеринослав (в 1796—1802 гг. — Новороссийск; в советские годы — Днепропетровск, ныне — Днепр). Так на карте появилась Новороссия. В дальнейшем это название распространится на всю территорию Северного Причерноморья по мере её вхождения в состав Российской империи. Называя новый отечественный регион Новороссией, императрица подчеркнула его принадлежность стране наравне с Великороссией и Малороссией.

В 1775 г. в состав Новороссийской губернии вошли земли упразднённой Запорожской Сечи, пять сотен Полтавского полка вместе с Полтавой, две сотни Миргородского полка и крепость Кинбурн с территорией между Днепром и Южным Бугом. В том же году была образована Азовская губерния из Бахмутской провинции Новороссийской губернии и земли Войска Донского. К ней также отошли местечки Старые и Новые Водолаги и город Тор (ныне — Славянск) с уездом. Столицей губернии стала Белёвская крепость (позднее г. Константиноград). В Новороссийской и Азовской губерниях одновременно действовали военная и гражданская администрации. Сохранялась автономия Войска Донского. Административно-территориальное

³⁷ Шпилов А. В. Указ. соч. С. 239.

деление двух губерний не было постоянным. Границы провинций и уездов постоянно менялись.

В Азовской губернии действовало несколько особых местных учреждений. Например, в Бахмуте была соляная контора, в Мариенпольском (Павлодарском) уезде и в Мариуполе возникли греческие суды, в Таганрогском уезде — греческое купеческое правление, в Екатеринославском уезде — католический (армянский) суд, в Нахичевани — армянский магистрат.

Поскольку существовала опасность со стороны Турции, от Днепра до Азовского моря в 1770-х годах была выстроена Днепровская оборонительная линия, включавшая семь крепостей. Она существовала до 1797 г.

В 1783 г. Новороссийская губерния вошла в состав Екатеринославского наместничества и вновь восстановлена в 1796 г. В 1802 г. Новороссийская губерния была разделена на Екатеринославскую, Николаевскую и Таврическую губернии.

Уже при создании Новороссийской губернии от местной администрации императрица потребовала заселять этот тогда ещё пустынный край. Первыми поселенцами на новых землях стали лично свободные однодворцы, служившие ранее в украинской ландмилиции, и казаки. Переселенцы получали большие льготы. В частности, в потомственное владение можно было получить участок в 26 десятин, если на нём был лес, и 30 десятин безлесной земли. Позволялась вольная продажа соли и вина, беспошлинный ввоз и вывоз товаров. Поселенцы брали на себя обязательства строить каменные дома или мазанки. Для сохранения леса было запрещено использовать дерево на заборы. Огораживать участки следовало земляным валом. Власти сразу позаботились о грамотности поселенцев. Неимущих и сирот учили за счёт казны, для женского пола учреждался воспитательный дом, для увечных — больница и т. п.³⁸

Южные границы Российской империи во второй половине XVIII века в основном сложились после двух русско-турецких войн. В её состав вошли обширные земли в Северном Причерноморье. Россия стремилась получить выход к Чёрному морю, а в перспективе установить контроль над Черноморскими проливами и утвердить своё положение на Балканах и Кавказе, опираясь на растущее национально-освободительное движение против османского ига.

Кючук-Кайнарджийский мирный договор подвёл итоги Русско-турецкой войны 1768—1774 гг. Он закрепил выход России к Чёрному морю, способствовал созданию Черноморского флота, снизил опасность набегов со стороны Крымского ханства и ускорил хозяйственное развитие плодородных степей

³⁸ Шубин А. В. История Новороссии. — М., 2015. — С. 91–92, 95–98.

Юга России³⁹. Для охраны новых территорий Екатерина II повелела построить Днепровскую укрепленную линию. Она протянулась от Днепра к Азовскому морю, близ Бердянска.

8 апреля 1783 г. Екатерина II издала манифест о включении территории Крымского ханства (полуостров Крым, Тамань и часть Кубани) в состав Российской империи⁴⁰. Итог Русско-турецкой войны 1787—1791 гг. был закреплён Яским мирным договором. Он подтвердил заключённый ранее Кючук-Кайнарджийский мирный договор, присоединение Крыма к России и расширение территории России до р. Кубань. Османская империя уступила России между речью Южного Буга и Днестра с крепостью Очаков и поселением Хаджибей (ныне — Одесса)⁴¹. Вхождение территории Северного Причерноморья в состав Российской империи позволило использовать для перевозок грузов новые водные артерии и прежде всего Днепр и Южный Буг.

Царские власти предприняли большие усилия по заселению новых территорий. 21 июня 1781 г. был опубликован указ о переселении государственных и помещичьих крестьян на территорию Северного Причерноморья. Украинское население Новороссии формировалось в основном за счёт выходцев из Черниговщины и Полтавщины. Так, в одном только Херсонском уезде выходцами из Черниговщины было основано частью или целиком 32 поселения⁴². Громадную массу переселенцев для казенных слобод и сёл составили беглецы из Правобережной Украины, находившейся тогда под властью Речи Посполитой. Преобладающую часть русских переселенцев составили жители Курской, Воронежской и др. южнорусских губерний. Русские составили основной процент государственных крестьян-однодворцев. Они селились преимущественно в Константиноградском, Славянском, Бахмутском, Павлоградском, Донецком и Мариупольском уездах. В Донецком уезде в начале 80-х годов XVIII века проживало около двух тысяч человек, переселённых из русских губерний на дворцовые земли⁴³. Всего за первые 10 лет, после присоединения к России причерноморских земель, новороссийской и азовской губернскими канцеляриями было роздано помещикам и под казённые поселения почти 4,5 млн десятин земли.

³⁹ Большая Российская энциклопедия. Т. 16. — М., 2010. — С. 533—534.

⁴⁰ Осипова Н. Г. Историческая Россия: территория и перспективы / Н. Г. Осипова, С. О. Елишев. — М., 2020. — С. 166—168.

⁴¹ Большая Российская энциклопедия. Т. 35. — М., 2017. — С. 789.

⁴² Шубин А. В. Указ. соч. С. 95.

⁴³ История Новороссии... С. 189—203.

В Приазовье активно переселялись греки, в том числе из Крыма. На азовском побережье и правом берегу Кальмиуса они основали 24 слободы, которым дали названия своих прежних городов и сёл: Ялта, Урзуф, Старый Крым, Карань, Бешево, Константинополь и др. В устье Кальмиуса в 1779 г. ими был основан г. Мариуполь. Переселенцы из Молдавии образовали поселение Ясиноватое. В междуречье Кальмиуса и Грузского Еланчика появились немецкие поселения. В 1796 г. на все новые южные земли России было распространено крепостное право. Однако оно не касалось греческих поселений, казачьих станиц, колоний иностранцев⁴⁴.

По указу Екатерины II, подписанному в 1791 г., было закреплено право евреям жить в Новороссии в составе купеческого и мещанского сословий. Власти признали самоуправление еврейских общин. В начале XIX века наиболее крупные еврейские общины были в Херсоне, Екатеринославе, Одессе и Елисаветграде⁴⁵. Императрица разрешила в местах между Днестром и Перекопом селиться старообрядцам и даже брать себе священников и отправлять богослужение по старопечатным книгам.

Обширные плодородные пашни и пастбища благоприятствовали развитию земледелия и животноводства. Греки и армяне преуспели в торговле и предпринимательстве, нацеленном на создание различных мелких производств (мельницы, скотобойни, винокурни, переработка овощей и фруктов и др.). Армяне и грузины успешно развивали садоводство, болгары — огородничество. В частности, они распространили здесь такие виды овощей, как капуста, свёкла, баклажаны, помидоры и проч.⁴⁶ Росла внутренняя торговля, в которой важную роль играли многодневные ярмарки. В 80-х годах XVIII века они проводились в Бахмуте, Беловодске, Белокуракино, Белолуцке, Мариуполе, Маяках, Станице Луганской, Торе. На ярмарки в города Азовской губернии съезжались купцы из турецких городов, донских станиц, Киева, Полтавы, Ростова, Таганрога, Харькова, Черкаска и других городов Российской империи, и даже из Москвы и Петербурга.

Для закрепления территорий, вошедших в состав Российской империи, по указам Екатерины II были основаны города: Херсон (1778), Севастополь (1783), Екатеринослав (1787), Николаев (1789), Одесса (1794) и другие. В 1778 г. Екатерина II поручила управляющему Новороссией Г. А. По-

⁴⁴ Книга о Донбассе... С. 12–13. (На донецких землях к концу XVIII века было 32 колонии прусских, баденских и саксонских немцев.)

⁴⁵ Шубин А. В. Указ. соч. С. 97–98.

⁴⁶ История Новороссии... С. 205–206.

тёмкину найти место для гавани и верфи на нижнем Днепре и построить город. Потёмкин выбрал место в 35 верстах от устья Днепра при урочище Александров-Шапц. Город получил название в честь древнего Херсонеса Таврического. Потёмкин хотел сделать новый город таким же цветущим и знаменитым. На строительство города были отпущены значительные суммы. Основная тяжесть работ по сооружению крепости выпала на местный гарнизон. Городские постройки и верфи строили казённые и вольнонаёмные работники из разных городов центральной России. Использовался и труд каторжан. Все работы велись вручную. Необходимые строительные материалы доставляли по Днепру. Для строительства кораблей прибыли плотники из Петербурга, Олонца и других мест. Херсон стал колыбелью Черноморского флота. В 1783 г. с местной верфи был спущен на воду 66-пушечный линейный корабль «Слава Екатерины». Город возводился, как писал М. К. Любавский, с «лихорадочной поспешностью». Херсон быстро превратился в крупный торговый порт и в нём открыли свои представительства коммерческие дома и конторы из Франции и Речи Посполитой, Австрии и Турции. Товары из России отправлялись в Геную, Корсику, Марсель и Барселону. Если в 1784 г. из Херсона во Францию отправилось 4 судна с коноплей, пшеницей, рожью, салом, щетиной, льняным и конопляным семенем, то через три года — 19. Присоединение к России территории между Южным Бугом и Днестром сказалось на стратегическом значении Херсона. Он перестал играть роль важного опорного пункта на южных рубежах страны. Значительная удалённость от моря, мелководье Днепровского лимана мешала подходу к нему крупных морских судов. Город постепенно уступил первенство другим городам черноморского побережья⁴⁷.

Более удачным стало основание при впадении Ингула в Южный Буг города Николаева. 21 июля 1788 г. в условиях начавшейся очередной Русско-турецкой войны Г. А. Потёмкин повелел заложить в устье Ингула казённую судостроительную верфь. Он же приказал именовать город Николаевым в честь взятия русскими войсками крепости Очаков в день святого Николая, который считался покровителем моряков. В 1790 г. на воду с новой верфи был спущен 44-пушечный фрегат «Святой Николай». С этого момента Николаев стал основной судостроительной базой Черноморского флота. Среди первых построек города Адмиралтейство (как уменьшённая копия Санкт-Петербургского), дворец Г. А. Потёмкина, дом главного командира Черноморского флота, казармы

⁴⁷ История городов и сел Украинской ССР. Херсонская область. — Киев, 1983. — С. 80–81.

для воинских команд и другие ведомственные здания. В городе размещалось главное интендантство Черноморского флота. С 1794 г. торговля с иностранными государствами через Николаев была запрещена⁴⁸.

На левом берегу Днепра в местечке Олешья, где ранее проживали запорожские казаки, был основан город Алешки и в нём поселили донских казаков. Укреплённый город Перекоп на перешейке был превращён в уездный город. Резиденция калги-султана Ак-Мечеть, переименованная в Симферополь, в будущем стала губернской столицей Тавриды. По указанию Потёмкина на месте татарского поселения Ахтиар был заложен Севастополь. Город Гезлев был переименован в Евпаторию. Город Кафа с 1787 г. стал Феодосией. Эти и другие города Северного Причерноморья стали быстро заполняться русскими поселенцами — чиновниками, офицерами, солдатами, торговыми и промышленными людьми разного звания⁴⁹.

В годы Русско-турецкой войны 1787—1791 гг. русские войска овладели турецким поселением Хаджибей. По предложению А. В. Суворова, в 1793 г. в нём началось строительство крепости, а в 1794 г. Екатерина II повелела начать строительство города и порта с тремя гаванями. Строительными работами руководил Суворов. В начале 1795 г. город получил название Одесса от древнегреческого селения, находившегося в 45 верстах от Хаджибея. В хозяйственной жизни города важное место занял экспорт хлеба. Одесский порт оказался самым удобным для земледельческих местностей Правобережной Украины. В Одессу потянулись обозы с зерном из Подолии, Волыни, других уездов Малороссии. Уже в 1795 г. к Одесскому порту причалили 39 иностранных судов, в 1796 г. — 84. В 1796 г. Одесса по торговому обороту обошла все остальные черноморские порты России. В городе появилась торговая биржа⁵⁰.

Широкий выход на Чёрное море подал надежду на быстрое развитие морской торговли. Однако в первое время она сдерживалась слабой заселённостью края и его отдалённостью от более развитых северных губерний. Власти оказывали покровительство купцам, готовым вести торговлю на юге России. Одна из таких компаний была создана четырьмя купцами в 1763 г. для развития торговли с средиземноморскими странами. Для поощрения предпринимателей Екатерина II взяла эту компанию под своё покровительство и даже приобрела

⁴⁸ История городов и сел Украинской ССР. Николаевская область. — Киев, 1981. — С. 77—78.

⁴⁹ Любавский М. К. Указ. соч. С. 385—387.

⁵⁰ История городов и сел Украинской ССР. — Киев, 1978. — С. 100.

20 акций. Компания предполагала строить большие корабли и в перспективе завязать торговые связи с Марселем, Лиссабоном, Ливорно, Кадиксом, но внешнеполитические обстоятельства помешали этим планам.

В 1772 г. была создана Воронежская торговая компания, перевозившая на речных судах хлеб до устья Дона, перегружая их на морские суда. В 1776 г. на средства от проданного в Турции товара появилась более значительная компания «Сиднев, Джемс и К^о». Ей удалось установить контакты с крупными торговыми фирмами Англии, Франции и Италии. Однако возникли трудности с проходом судов через черноморские проливы. Дело дошло до ареста русских судов турецкими властями. Разногласия удалось устранить после заключения очередного соглашения с турками в 1779 г. В том году из Таганрога первое русское торговое судно прошло Дарданеллы и пришло в Смирну. В 1780 г. очередное торговое судно этой компании отправилось из Херсона в Тулон⁵¹. Однако только победа в очередной войне с Турцией и подписание Ясского мирного договора в 1791 г. наконец-то позволили установить более прочные торговые связи с европейскими странами⁵².

Торговые связи новых морских портов и городов Новороссии с остальными регионами Российской империи осуществлялись преимущественно гужевым транспортом. Особенностью Новороссии был чумацкий извоз. Он сформировался в XVI веке. Чумачество было преимущественно казацко-крестьянским промыслом. Чумаки составляли влиятельную сословную группу. Чумацкие слободы были самыми богатыми в крае. Жизнь чумаков подробно описал писатель, историк, государственный и общественный деятель Г. П. Данилевский⁵³ в очерке «Чумаки».

Многие чумацкие семьи имели в своём хозяйстве до 50 пар волов, 200 десятин земли и леса. Некоторые брали в откуп винокурни. Они нанимали десятки работников. И как писал Данилевский, «в горшке, где-нибудь, замазано под печью или закопано в саду тысяч сто ассигнациями чистогана»⁵⁴.

⁵¹ Гранков Л. М. Русское судоходство. История и современность : в 3 т. Т. 1. Коммерческий флот России. Страницы истории. — М., 2004. — С. 25–26.

⁵² Большая Российская энциклопедия : в 35 т. Т. 35. — М., 2017. — С. 789–790. (В частности, в мирном договоре оговаривалась финансовая ответственность центральной турецкой власти за потери российского купечества от пиратской деятельности жителей Алжирского, Триполитанского и Тунисского вилайетов.)

⁵³ Данилевский Григорий Петрович (1829–1890). Из дворян. Окончил юридический факультет Петербургского университета. Служил в разных ведомствах. С 1881 г. редактор «Правительственного вестника», тайный советник.

⁵⁴ Данилевский Г. П. Собрание сочинений. Т. 3. — М., 1995. — С. 373.

Труд чумаков требовал смелости и отваги. Преодолев рубеж своих степей, на крымской стороне они могли стать жертвами засухи, голода, местных разбойников. Их могли взять в плен и продать туркам как невольников для работы в крепостях или на галерах.

Чумаку надо было основательно подготовиться к сезону перевозок. В зимнее время чумаки отдавали волов в деревни на прокорм. Нужны были сильные волы, способные тащить повозки с большим грузом на расстояния до 2000 вёрст. Их приобретали на весенних ярмарках, проходивших каждый год в наиболее зажиточных слободах. «С ярмарки все возвращаются уже на веселе, — писал Данилевский, — кто с купленным на выкорм теленком, кто с волами, а кто с деревянной какой-нибудь поделкой. За этим уже у чумаков следует прямо сборы в путь, наем под фуру тяжестей, чтобы не идти на Дон и в Крым порожняком»⁵⁵. Повозки загружались многочисленными изделиями из дерева, в которых остро нуждались безлесные местности на крайнем юге, в таврических степях, в земле Войска Донского и по азовскому побережью. Деревянные изделия на деньги чумаков изготавливались преимущественно мастерами лесных уездов Слободской Украины, особенно в поселениях вдоль рек Ворскла и Северский Донец. Чумаки везли для продажи колёса, оси, ведра, баклаги для воды, кадки, ложки, чашки, даже отдельные части для телег. У мастеров гончарного дела (в основном из окрестностей Изюма) приобретали глиняную посуду. В разных местах Малороссии чумаки загружали в свои повозки бакалейные товары, масло, водку, сухари и прочее. И конечно же, с северных уездов Малороссии к южным портам везли пшеницу, пшено и льняное семя. Поскольку найти груз удавалось не всегда, чумакам иногда приходилось отпраиваться порожняком. Не зная о запасах соли на крымских озёрах и лиманах, чумакам приходилось ожидать её добычу и подчас возвращаться с пустыми возами. Они могли и зазимовать в ожидании груза или быть застигнутыми бездорожьем и осенними бурями. Альтернативы крымской соли на юге России практически не было. После запрета вырубке для солеварения близлежащих лесов в конце 1730-х гг. соляные промыслы на торских озёрах и в окрестностях Бахмута пришли в упадок. В 1782 г. торские промыслы и вовсе были закрыты решением новороссийского генерал-губернатора Г. А. Потёмкина⁵⁶.

⁵⁵ Данилевский Г. П. Указ. соч. С. 400. (Для волов старались выбирать лучший корм на лугах и лучший водопой. Старались избегать пути по солончакам, которыми усеяна левая сторона Днепра и далее до Сиваша.)

⁵⁶ Пушкарев Г. Г. Указ. соч. С. 129.

В условиях конкуренции некоторые чумаки приходили в Крым за солью раньше других. Для этого они брали в дорогу для волов сено из расчёта на сто и более вёрст пути, пока на дороге не покажется свежая трава. Большинство же чумаков отправлялись в путь в мае. Для защиты от дождя, пыли, инфекции и насекомых одежду (рубашку и шаровары) обмазывали дёгтем. Г. П. Данилевский отмечал, что чумаки после этого издали был похож на древнего рыцаря, закованного в панцирь и латы. Поскольку часов у чумаков не было, в дорогу брали петуха и он в глухих степях напоминал не только о наступлении рассвета, но и родном доме. «Баловень и любимец всей валки, обоза — писал Данилевский, — такой петух живёт иногда лет десять и двенадцать, совершая каждое лето по несколько тысячеверстных путешествий»⁵⁷.

Поскольку дорога на юг была длинной и опасной, в том числе в случае поломки воза, чумаки для поездки объединялись в так называемые валки — группы из односельчан приблизительно одинакового материального положения. Чем больше была валка, тем безопасней ощущал себя чумаки. Транспортными средствами чумаков были телеги особой конструкции — мажи, в которые запрягали пару или четвёрку волов. Пароволовая мажа была рассчитана на перевозку до 70 пудов соли. У мажи не было ни одной детали из железа. Гвозди заменяли деревянные шпильки. Поскольку в долгом пути деревянные части быстро изнашивались, чумаки были вынуждены брать с собой запасные колёса и оси⁵⁸.

За день обоз в среднем проходил вёрст тридцать. Устраивалось три привала на завтрак, обед и ужин. Питались в пути чумаки кашей с салом, хлебом, галушками, а на обратном пути с Дона — солёной и вяленой рыбой. Сами чумаки воздерживались в еде, а для волов выбирали лучший корм и водопой. «Нет ничего живописнее вечерних чумацких перевалов. Возы поставлены четырёхугольниками, по пяти и десяти возов в ряд с каждой стороны», — описывал быт чумаков Данилевский. Внутри горел костёр, кто-то готовил еду, кто-то чинил свой воз. На ночь выставлялись сторожа.

Чумаки старались избегать пути по солончакам, которыми усеяна левая сторона Днепра до Сиваша, а также некоторым травам, которые вызывали у волов кровотечение. На частных землях, за пастьбу на лугах или водопое, чумаки расплачивались серебряными монетами (от двух до пяти копеек с пары волов). За Ореховом для чумацких обозов устраивались казённые колодцы для водопоя. Но платить приходилось и за переправы через реки и озёра. Чумаки

⁵⁷ Пушкарев Г. Г. Указ. соч. С. 408.

⁵⁸ История Новороссии... С. 291.

предпочитали останавливаться у хат-зимовников запорожских казаков. Чумаки были для них источником дохода и казацки семьи старались сделать максимально удобным их кратковременный отдых. Основной дорогой для чумацких обозов оставался Муравский шлях. Все гужевые дороги Новороссии не имели твёрдого покрытия и в осенне-весеннюю распутицу становились практически непроезжими.

С Дона чумацкие обозы везли в Малороссию и Слобожанщину рыбу, из Крыма — соль. Некоторые чумаки с разным грузом отправлялись в Одессу и Бессарабию, даже в Речь Посполитую. Чаще всего перевозили пшеницу. Из Бессарабии везли соль. Постепенно сложилась сеть дорог — чумацкие шляхи. Таким образом, по словам Данилевского, почти всё пространство южнорусских степей от весны до поздней осени в разных направлениях заполнялось «странствующими чумаками»⁵⁹.

Часто использовались совместные водно-гужевые перевозки. Одной из причин были известные днепровские пороги (по фарватеру, использовавшемуся в конце XVIII века, — свыше 60 вёрст) между Екатеринославом и Александровской крепостью. Переход через эти гранитные пороги был возможен только весной. В другое время года грузы вдоль участка порогов перевозились с помощью гужевого транспорта. Чаще всего груз везли до Кременчуга, а далее перегружали на гребные суда, которые могли идти при попутном ветре и под парусами. Там, где позволял берег, использовалась бурлацкая тяга. Однако проблемы с перевозкой грузов по Днепру возникали и в его дельте. В Днепровский лиман Чёрного моря Днепр впадал тремя крупными рукавами и множеством средних и мелких протоков, которые летом сильно мелели.

Местом отправки груза были преимущественно Могилевская, Черниговская и Киевская губернии. Особенно известна была пристань при слободе Радоль. Отсюда к Кременчугу везли вино, дёготь, смолу, канаты, пильные доски, пеньку, конопляное масло, стропила и другие грузы, поступавшие с рек Днепровского бассейна. Из украинских и русских городов, располагавшихся в бассейне Десны, к днепровским пристаням везли мел, известь, мыло, железо, сахар и проч. Степная часть Малороссии и Новороссии поставляла в значительном объёме продукты животноводства, в том числе овчины⁶⁰. В основном на юг по реке везли хлеб и строительные материалы.

С освоением Южного Буга особое место занял путь от г. Вознесенска (156 вёрст от Бугского лимана) до Николаева. Он связал Подолию с Хер-

⁵⁹ Данилевский Г. П. Указ. соч. С. 421.

⁶⁰ Историческая география России... С. 192–193.

соном и его окрестностями и сыграл важную роль в хозяйственном освоении этой территории⁶¹.

Активное заселение южной части Российской империи во второй половине XVIII века обусловило быстрое освоение водных путей Донского бассейна. Для перевозок грузов использовались Дон и его основные притоки — Воронеж, Медведица, Северский Донец, Хопёр. Реки Донского бассейна играли важную роль в транспортировке грузов в порты Азовского и Чёрного морей из центральных земледельческих губерний. В низовья Дона сплавливали лес. С времён Азовских походов Петра I реки этого бассейна были известны судостроением. В середине XVIII века наиболее известной пристанью был г. Черкасск, затем станция Темерниковская, в 30 верстах ниже Черкаска. В порту станции была построена церковь св. Дмитрия Ростовского. В 1796 г. здесь был основан город Ростов-на-Дону. С заключением Кючук-Кайнарджийского мирного договора с Турцией таможенно из Темерниковской перевели в Таганрог, расположенный в 35 верстах от устья Дона. В торговлю стало активно вовлекаться местное казачество, а к началу XIX века оно участвовало и в морском судоходстве⁶².

В конце XVIII века на территории Новороссии начала развиваться промышленность. Выход Российской империи к Чёрному морю и строительство военного флота потребовало налаживания производства орудий и боеприпасов в самом крае и на местном сырье. Материально-техническое снабжение флота с предприятий Петербурга и ближайших к столице губерний, а тем более с Урала, в основном гужевым транспортом, было дорогостоящим и длительным.

В 1792 г. в Лисичьей Балке (ныне — г. Лисичанск) было открыто месторождение каменного угля, а в окрестностях сёл Городища и Петропавловки — месторождения железной руды. Поэтому, по поручению Екатерины II, перешедший на русскую службу шотландский инженер К. К. Гаскойн⁶³ подготовил в 1794 г. проект завода, который предполагалось построить у реки Лугани в 15 верстах от впадения в Северский Донец. 14 ноября 1795 г. императрица издала указ «Об устройстве литейного завода в Донецком уезде при реке

⁶¹ В 1802 г. была образована Николаевская губерния, переименованная в 1803 г. в Херсонскую.

⁶² Историческая география России... С. 195—196.

⁶³ Гаскойн (Gascoigne) Карл Карлович [Чарльз] (1737—1806), шотландский инженер-металлург, управляющий Карронской железодельной компании. В 1786 г. с группой помощников переехал в Россию. Арендатор и основатель нескольких металлургических предприятий. Способствовал возникновению в России чугунного художественного литья. Основатель посёлка Луганский завод (с 1882 г. — г. Луганск) при основанном им Луганском литейном заводе.

Лугани и об учреждении ломки найденного в той стране каменного угля»⁶⁴. Первые 15 670 пудов снарядов завод выпустил в 1798 г. для батарей Севастополя. Пушки и снаряды отливались из привозного чугуна и металлолома. Они поступали на вооружение Черноморского флота, крепостей Азова, Еникале, Керчи, Кинбурна, Очакова, Севастополя. Транспортировка продукции завода осуществлялась по Северскому Донцу. По этой реке на Луганский литейный завод доставляли каменный уголь.

Освоение земель в Новороссии новыми поселенцами, основание ряда портов на Азовском море вызвало быстрый рост винокуренных, салотопенных, сахароварочных и мыловарочных предприятий. Развивалась торговая сеть, прежде всего через многочисленные ярмарки. Налаживались связи с рынками внутренних губерний Российской империи.

Присоединение Северного Причерноморья способствовало развитию внешней торговли. Уже в Кючук-Кайнарджийском договоре Турция обязалась обеспечить проход в Чёрное море иностранных торговых судов. Со своей стороны Россия восстановила порт в Таганроге, который стал основным внешнеторговым портом на юге страны. К концу века иностранные коммерческие суда заходили в порты Херсона, Николаева и Одессы. Для торговых операций использовались также порты Крымского полуострова: гавани Керчи, Феодосии и Евпатории. Через новороссийские порты к началу XIX века осуществлялись основные поставки на экспорт российского зерна.

Таким образом, хозяйственное освоение Новороссии невозможно представить без истории развития её путей сообщения, особенно морских коммуникаций в Азовском и Чёрном морях.

⁶⁴ *Иванов А. Указ. соч. С. 63.*

Глава 2

ПУТИ СООБЩЕНИЯ НОВОРОССИЙСКИХ ГУБЕРНИЙ В ПЕРВОЙ ПОЛОВИНЕ XIX ВЕКА

В начале XIX века Александр I на месте обширной Новороссийской губернии создал три административно-территориальные единицы: Екатеринославскую, Таврическую и Херсонскую губернии. Первоначально важнейшим центром региона был Херсон. Он нес основную нагрузку по освоению и развитию земель Новороссии. Со временем город уступил эту роль Одессе, оставаясь важным пунктом связи Крыма с внутренними губерниями империи. Кроме того, Херсон превратился в главный армейский склад юга России. К Херсонскому порту были приписаны суда херсонских, кишинёвских, екатеринославских, николаевских, керченских, никопольских, мелитопольских купцов, очаковских, бериславских мещан и государственных крестьян. В 1806 г. в городе была построена первая купеческая верфь для торговых судов. К 1810 г. было построено 24 больших судна и 36 каботажных. В дальнейшем ежегодно спускались на воду 20—30 торговых судов. В результате в первой половине XIX века Херсон стал крупнейшим на юге России центром гражданского судостроения. В 1830—40-х годах в городе появились и другие предприятия: кожевенные, салотопенные, кирпичные, гончарные, механическая мастерская, типография и первая на юге паровая мельница. Херсонский порт перерабатывал грузы, поступавшие с приднепровских пристаней. В дальнейшем они морем направлялись в Николаев или Одессу⁶⁵.

На николаевских верфях продолжалось строительство кораблей для Черноморского флота. Николаевский адмиралтейский завод был вторым в стране после завода К. Берда в Петербурге, приступившим к строительству паровых судов. В 1820 г. для Черноморского флота здесь был построен пароход «Везувий», в 1825 г. — «Метеор», в 1838 г. — первый железный военный пароход «Инкерман». Хозяйственная жизнь города была подчинена интересам флота. В ходе реконструкции верфи в 1830—40-е годы было сооружено три новых эллинга, литейный и канатный заводы, кузницы, артиллерийская, шляпочная и мачтовая мастерские, трёхэтажные казармы на 3,6 тыс. человек⁶⁶. В годы Крымской войны (1853—1856), Николаев был главной тыловой базой флота. Все пригодные помещения казарм, мастерских, школ были приспособлены под

⁶⁵ История городов и сел Украинской ССР. Херсонская область. — Киев, 1983. — С. 82.

⁶⁶ Там же. С. 78.

госпитали для раненых, прибывавших из Севастополя. В 1855 г. город был соединён с Санкт-Петербургом электрическим телеграфом.

Одесский порт в течение всего века не имел себе равных на Чёрном море. В 1824—1847 г. через порт было вывезено 23 млн четвертей пшеницы (54 % общего экспорта России). В среднем на экспорт ежегодно отправлялось 277 тыс. пудов сала. С 1817 по 1859 г. Одесса пользовалась правом порто-франко, то есть города, в пределах которого допускалась свободная беспошлинная продажа и хранение иностранных товаров. Это превратило город в крупнейший торговый центр на юге России⁶⁷. Одесса стремительно развивалась, превращаясь в благоустроенный европейский город. Были построены порт, карантин, таможня, госпиталь, лицей, театр и др. Благодаря деятельности генерал-губернатора Новороссии Э. О. Ришельё Одесса стала центром торговых связей всего Новороссийского края с европейскими приморскими городами⁶⁸.

Екатеринослав, задуманный во второй половине XVIII века как столица обширного края, превратился в обычный губернский административный центр. Одной из причин стали трудности транспортной логистики в этом месте Днепра и близость более крупных торгово-промышленных городов — Харькова и Кременчуга. Основным занятием населения Бахмута оставалось солеварение. Несмотря на то что Бахмут был центром большого уезда, в нём в начале XIX века насчитывалось всего 40 каменных домов; 5 кирпичных, 6 салотопных заводов, свечной и мыловаренный; 3 училища и больница. Важным торговым центром с конца XVIII века стал Мариуполь. Этому способствовали чумацкий промысел и почтовый тракт, связывавший город с Екатеринославом, Таганрогом и Бахмутом. В 1795 г. в Мариуполе было 163 торговых заведения. В город ежегодно прибывало до 50 тысяч возов с солью, смолой, дёгтем, пенькой, рогожами. Здесь были десятки складов, где хранились товары. С начала XIX века из центральной России стала поступать промышленная продукция: сельскохозяйственный инвентарь, металлические изделия, хлопчатобумажные ткани и т. п. В 1800 г. в Мариуполе была открыта таможенная застава, а в 1809 г. — портовое управление. В 1784 г. Тор, переименованный в Славянск, стал уездным городом Екатеринославского наместничества Новороссийской губернии⁶⁹. В конце XVIII века каждый третий житель города

⁶⁷ История городов и сел Украинской ССР. Одесская область. — Киев, 1978. — С. 100—101.

⁶⁸ Любавский М. К. Указ. соч. С. 388—389.

⁶⁹ С 1797 г. Славянск был приписан к Слободско-Украинской (с 1835 г. — Харьковской) губернии.

занимался солеварением. С давних времён местному населению были известны целебные свойства славянских озёр. В 30-е годы XIX века начало практиковаться бальнеологическое лечение. В 1838 г. на южном берегу Репного озера были построены купальни, а в 1840 г. учреждена больница на 200 мест как отделение Чугуевского военного госпиталя. В 1876 г. по инициативе харьковского губернатора князя Д. Н. Кропоткина Славянские минеральные воды были переданы в собственность города. В 1882 г. по указу императора Александра III они были причислены к источникам, имеющим общегосударственное значение и подлежащим государственной охране, а в 1894 г. получили статус Всероссийской лечебной станции. В 1894—1898 гг. к Славянским минеральным водам проложили железнодорожную ветку от станции Славянск. В 1907 г. на Международной бальнеологической выставке в Бельгии Славянские грязелечебницы были удостоены высшей награды⁷⁰.

В 1830 г. на западном берегу Азовского моря в одном из поселений была построена пристань⁷¹, а в 1836 г. — морской порт. Место это было удобно для стоянки кораблей, поскольку почти 20-километровая песчаная коса образовывала и защищала залив от восточных и северо-восточных ветров. Дно же было достаточно глубоким для кораблей своего времени. 2 июля 1830 г. газета «Санкт-Петербургские ведомости» писала: «Открытие сей пристани обещает со временем великие выгоды не только ближайшим местам Екатеринославской и Таврической губерний, но послужит к благосостоянию многих других мест... Другая выгода Бердянской пристани заключается в том, что при оной со временем учредится значительный торг крымской солью за которую воловые подводы ходят ныне внутри Крыма и делают около 300 верст лишнего пути, тогда как перевоз соли из Керчи к Бердянску может быть производим каботажными судами несравненно выгоднее. Чумак, выигравший таким образом время и деньги, вместо двух путешествий в Крым, сделает в течение лета три путешествия к Бердянской пристани...»⁷². О новой пристани на Азовском море быстро узнали за границей и в Бердянске появилось 18 иностранных представительств и консульств. В 1841 г. это поселение и порт были преобразованы в город. С 1842 г. Бердянск стал

⁷⁰ Пушкарев Г. Г. Указ. соч. С. 148; Город у соленых озёр. — Славянск, 2007. — С. 59—60.

⁷¹ Первоначально поселение именовалось Новоногайском, но было самим населением вытеснено названием Бердянск по расположению в устье р. Берды.

⁷² Цит. по: Шаульский Н. С. Морские ворота Бердянска / Н. С. Шаульский, А. Л. Третьяков, Л. Ф. Алексеев. — Днепропетровск, 1980. — С. 7.

уездным городом Таврической губернии и развивался как торгово-купеческий центр.

В 1814 г. государственные крестьяне-переселенцы на месте бывшего ногайского аула Киз-Яр основали слободу Новоалександровка, которая в 1842 г. была преобразована в город Мелитополь⁷³ — уездный центр Таврической губернии. Город стал быстро расти во многом благодаря расположению на перекрёстке транспортных путей.

Большинство провинциальных городов были похожи друг на друга. Булыжником была замощена только центральная улица. Единообразие городской застройки определялось требованиями к застройщикам придерживаться «высочайше утверждённых образцов фасадов». Регулировалась этажность, количество окон и даже цветовая палитра зданий губернских и уездных городов.

В первой половине XIX века на новых землях в Новороссии особенно успешно развивалось сельское хозяйство. На территориях Киевского и Малороссийского генерал-губернаторств в среднем ежегодно выращивали 235 млн пудов хлеба, из которых 80 млн шло на продажу. Основная часть товарного хлеба производилась помещичьими хозяйствами, где всё больше увеличивалось применение наёмного труда и сельскохозяйственных орудий. В сёлах, расположенных близ городов, получило развитие огородничество. Например, к середине века в Херсонской губернии под посевы огородных и бахчевых культур крестьяне ежегодно отводили до 50 тысяч десятин земли. Товарный характер носило овцеводство. Помещики и колонисты занимались разведением крупного рогатого скота. Значительная часть мяса шла на изготовление солонины, которая ежегодно в больших количествах закупалась для Черноморского флота. Лошадей различных пород выращивали на конных заводах, в основном для сбыта в качестве верховых или «каретных».

На юге России в первой половине XIX века интенсивно развивалась сахарная промышленность. С 1830-х годов усиленно строились свеклосахарные мануфактуры. К середине века действовали уже 144 свеклосахарных завода. Рядом с ними ширились посевы сахарной свёклы⁷⁴.

В 1837 г. на берегу Вейсова озера в окрестностях Славянска был построен первый завод с печами для выварки соли с использованием каменного угля. Солеварение постепенно восстанавливалось. Внедрение более экономных печей,

⁷³ Решение основать город Мелитополь было принято ещё в 1784 г. но не было исполнено. Столицей Мелитопольского уезда были города Токмак и Орехов.

⁷⁴ Экономическая история России (с древнейших времен до 1917 г.): энциклопедия : в 2 т. — Т. 2. — М., 2009. — С. 984–985.

позволявших сократить расход каменного угля вдвое, способствовало росту производства соли, достигшего к концу 1870-х годов 4 млн пудов⁷⁵.

В дореформенный период добыча угля росла медленными темпами. Казаки и крестьяне добывали уголь в штольнях, выходящих в балки и мелких шахтах. С 1820 г. на Лисичанском руднике стала применяться паровая машина. В 1820-х годах добыча велась на 23 приисках Бахмутского и Славяносербского уездов Екатеринославской губернии. Донецкий уголь оказался востребован не только для отопления жилищ и работы завода в Луганске, но и в качестве топлива для пароходов. Особенно спрос на донецкий уголь возрос в годы Крымской войны, когда в Россию перестал поступать уголь из Англии. После начала строительства железных дорог основным потребителем донецкого угля стали железнодорожники.

В первой половине XIX века значительно расширил ассортимент выпускаемой продукции Луганский литейный завод, наладивший не только металлургическое, но и машиностроительное производство. Здесь производили паровые лесопильные, сельскохозяйственные и пожарные машины, оборудование для сахарных и винокуренных заводов, косы, обручи, железные оси, проволоку, металлическую посуду и другую продукцию. Луганские мастера освоили искусство художественного литья. Завод сыграл важную роль в Крымской войне. Отлитые в Луганске пушки были использованы при обороне Севастополя.

В целом же в дореформенный период промышленность на юге России развивалась медленно.

Расширение товарного производства обусловило рост торговли, в которой огромную роль играли ярмарки и базары. Они усиливали экономические связи между южнорусскими и центральными губерниями европейской части России. Сдерживающим фактором развития экономики этого региона в первую очередь стала проблема сбыта хлеба. Хлеб выращивался в большинстве уездов, местный рынок был узок. Неслучайно большое внимание местная власть и помещики уделяли внешнему рынку.

Для экономического развития Новороссии большое значение имел транспорт. С 1809 г. управление транспортом империи осуществляло Главное управление водяных и сухопутных сообщений, переименованное в 1811 г. в Главное управление путей сообщения. Создавая это высшее государственное учреждение, император Александр I опубликовал манифест со словами: «Находя, что устройство многочисленных и удобных сообщений в государстве, толико обширном и обилующем столь различными произведениями, составля-

⁷⁵ Пушкарев Г. Г. Указ. соч. С. 129.

ет одну из важнейших частей управления, и с течением времени опытом удостоверясь, что распространение земледелия и промышленности, возрастающее население столицы и движение внутренней и внешней торговли превосходят уже меру прежних путей сообщения, Мы признали нужным доставить части сей все расширение, какое может быть ей свойственно по пространству империи»⁷⁶.

Одновременно, с целью подготовки кадров для транспортного строительства, в Санкт-Петербурге в 1810 г. было открыто специализированное учебное заведение — Институт Корпуса инженеров водяных и сухопутных сообщений (с 1864 г. — Институт инженеров путей сообщения). Вуз выпускал инженеров — проектировщиков и строителей мостов, дорожных и гидротехнических учреждений. Корпус инженеров имел военную организацию. Поэтому выпускникам, в зависимости от результатов обучения, присваивались военные чины поручика или подпоручика. В 1820 г. при этом институте была открыта Военно-строительная школа путей сообщения, готовившая средний технический персонал строительного профиля: мастеров, техников, чертёжников, смотрителей при шлюзах водных каналов, начальников пристаней⁷⁷.

В дорожном отношении Российская империя была разделена на 10 округов путей сообщения. Дороги Новороссии вошли в состав двух округов. В 4-й округ была включена часть дорог Харьковской, Екатеринославской и Таврической губерний. Другая часть дорог этих губерний оказалась в составе 5-го округа путей сообщения, наряду с дорожной сетью Киевской, Подольской и Херсонской губерний. Так было положено основание местному управлению внутренними путями сообщения.

24 марта 1833 г. новым законом об устройстве и содержании путей сообщения вся дорожная сеть страны была разделена на 5 классов. К 1-му классу были отнесены дороги главных сообщений или государственные; к 2-му классу — дороги больших сообщений; к 3-му классу — дороги обыкновенных почтовых сообщений из губернии в губернию; к 4-му классу — дороги уездных и почтовых сообщений; к 5-му классу — дороги сельские и полевые. Из дорог Новороссии к 2-му классу были отнесены дороги из Петербурга через Киев в Одессу и из Москвы через Орёл, Курск, Харьков, Полтаву, Кременчуг тоже

⁷⁶ Транспорт России. Исторические очерки. Краткий исторический очерк развития и деятельности Ведомства путей сообщения за сто лет существования (1798–1898 гг.). — М., 2009. — С. 61–62.

⁷⁷ История железнодорожного транспорта России, XIX–XXI вв. — М., 2012. — С. 48–50.

до Одессы⁷⁸. Постройка и содержание дорог первого класса осуществлялись за счёт казны. Дороги второго класса устраивались за счёт земских повинностей. По мере строительства шоссе вводился специальный шоссейный сбор — 25 коп. с каждой ревизской души. Для взимания сбора на дорогах возводились заставные дома. Отдавая деньги, проезжавшие получали специальный ярлык — знак уплаты сбора. Часть населения от уплаты сбора освобождалась (крестьяне при провозе продуктов для собственного потребления; государственные крестьяне, переселявшиеся в другие губернии; возчики хлеба в другую губернию во время неравномерных урожаев; медицинский персонал; воспитанники военно-учебных заведений; возчики с провиантом для войск и др.). В первой половине XIX века прирост шоссейных дорог был незначительным. До 1840-х годов в среднем в год строили всего 34 версты, затем около 260 вёрст. Особенно активно дорожное строительство велось в годы Крымской войны. В целом за 1850—1860 гг. было построено 2611 вёрст⁷⁹. Основным строительным материалом был песок, щебень и гравий. В 1844 г. в Екатеринославе, а в 1845 г. в Киеве были построены опытные участки из клинкерного щебня⁸⁰.

В 30-х годах центр России с южными морями связывали три дороги почтовых сообщений: из столицы империи через Могилёв, Житомир, Каменец-Подольский, Кишинёв в Измаил; из Киева через Елизаветград к Николаеву и Одессе; из Москвы через Харьков, Екатеринослав к Херсону, Симферополю и Таганрогу⁸¹. Переезды и путешествия по Европейской России требовали многих усилий и занимали значительную часть жизни. И. С. Аксаков в ноябре 1856 г. в письме из Николаева своим родным писал: «При таких дорогах (не могу равнодушно говорить о дорогах: как можно было просуществовать с такими путями сообщения 1000 лет!) один переезд из Симферополя в Харьков может продлиться дней десять»⁸².

Большинство грунтовых дорог находилось в неудовлетворительном состоянии. В осеннее и весеннее время размокший грунт делал край совершенно

⁷⁸ Дороги России. Исторический аспект. — М., 1996. — С. 35.

⁷⁹ Транспорт России. Исторические очерки. Краткий исторический очерк развития и деятельности Ведомства путей сообщения за сто лет существования... С. 112; Дороги России. Исторический аспект... С. 39, 41.

⁸⁰ Кудрявцев А. С. Очерки истории дорожного строительства в СССР (дооктябрьский период). Ч. 1. — М., [1951]. — С. 176. (Клинкер — продукт высокотемпературного обжига с последующим измельчением спёкшейся смеси известняка, глины и шлаков.)

⁸¹ Павлова В. А. История транспортного строительства. — Саратов, 2007. — С. 83.

⁸² Цит. по: Коршунов В. А. Путь сквозь века и земли: дорожная традиция России. — М., 2020. — С. 33.

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. Но и это время не было комфортным для гужевого пути. Часто юг России поражала засуха. Большинство рек и ручьёв в такие летние месяцы пересыхали. Обгоревшая от зноя земля лишала обозы корма. Мошки, комары и оводы изнуряли волов. Грузовые обозы делали не более десяти вёрст в сутки. Подчас волы не выдерживали такой дороги и погибали. Чрезвычайно затрудняла движение овражистая местность и ожидание паромов или баржи на переправах больших рек. Конкуренции в извозе не было, и перевозчики в трудные для перевозок годы почти вдвое поднимали цены на свои услуги. К росту цен приводила также распашка полей вдоль просёлочных дорог с сокращением подножного корма. Гужевого транспорт существовал в двух формах: чумачества и подводной повинности.

Всю первую половину века перевозку грузов на дальние расстояния по-прежнему осуществляли чумаки. Нескончаемые чумацкие обозы (до 100 и более возов) двигались из степных районов к морским портам. Чумаки в основном перевозили хлеб к азово-черноморским портам. В 1853 г. через эти порты было экспортировано 8 млн четвертей хлеба. Из этого количества чумаки перевезли не менее двух третей, то есть примерно 5,3 млн четвертей⁸³. Наибольшее распространение получил воловий извоз. В 1840–50-х годах перевозки волами обходились в 2–3 раза дешевле, чем лошаадьми. По подсчётам специалистов, в те годы объём чумацких перевозок составлял в среднем не менее 30–50 млн пудов различных промышленных и сельскохозяйственных грузов. Учитывая, что чумаки в среднем дважды за сезон успевали совершить поездки с грузами, извоз в южном направлении требовал от 300 до 500 тыс. возов (маж). На каждой из них перевозили обычно 60–90 пудов⁸⁴. Крупное помещичье хозяйство, как правило, не знало транспортных затруднений с реализацией своей продукции.

⁸³ Слабеев И. С. Торгово-транспортный (чумацкий) промысел и его роль в социально-экономическом развитии Украины в XVIII — первой половине XIX в. — Киев, 1960. — С. 9. (Вес четверти сильно отличался. Для пшеницы он равнялся 10 пудам, ржи — 9 пудам, ячменя — 8 пудам, овса — 6 пудам.)

⁸⁴ В чумацкие возы (мажи) впрягали одну-две, реже три пары волов. Мажи были сделаны целиком из дерева. К середине XIX века мажи стали вытесняться фурами.

75 % хлеба, вывозившегося через черноморские порты, транспортировалось чумаками. С юга на север чумаки везли меньше грузов. В основном рыбу, вино, соль. Часть чумаков везли соль до складов на Днестре, откуда уже по воде, выше порогов, её перевозили в западные губернии и в Царство Польское. Крупнейшим местом складских помещений для соли был Крюков Посад в предместье Кременчуга.

Чумаки доставляли грузы на ярмарки в Харьков, Полтаву, Бердичев, Кролевец и другие города. Часть грузов чумаки транспортировали в центральные губернии России, на Северный Кавказ, в Белоруссию и Царство Польское. Прежде всего, это импортные грузы, дерево для мебельных фабрик, шерсть, сахар, сухофрукты, рыба и соль. В 1830—50-х годах только из Таганрога ежегодно отправлялось с импортными грузами от 30 до 35 тыс. воловых подвод в Москву, Воронеж, Орёл, Елец, Мценск, Коломну, Курск, Муром, Калугу, Тулу, Саратов, Нижний Новгород и другие города европейской части России⁸⁵.

Чумацкий транспорт использовался для массовых перевозок угля, добыча которого с 1839 г. по 1860 г. выросла в 6 раз. Чумаки везли уголь на Днепр, в Харьков, в Крым. С конца 1840-х годов уголь стал доставляться на сахарные заводы Киевской губернии.

Помимо организации перевозок различных грузов, чумаки сами вели значительную торговлю изделиями крестьянского промысла, продуктами сельского хозяйства, которые закупали в Киевской, Подольской, Полтавской, Харьковской и Черниговской губерниях, а продавали в Новороссии и на Дону. Торговали гончарными изделиями, санями, частями к плугам, боровами, сундуками, дёгтем, полотном, пряжей, сапогами, табаком, сухофруктами, другими товарами.

Чумацкий промысел стал важным фактором в расслоении украинского крестьянства, способствовал распространению товаро-денежных отношений, образованию прослойки из богатых крестьян-чумаков. Последние в основном занимались торговлей, которая давала несравненно больший доход, нежели извоз. Историки считают, что чумаки в середине XIX века занимались арендой недвижимости, откупами, ростовщичеством. Некоторые чумаки становились землевладельцами. Вот как об этом писал Г. П. Данилевский: «Чумак уже обленился, сам не надевает более заветных, дёгтем смазанных рубашек и шаровар, не идёт с своими волами испытывать долгого пути и всяких дорожных невзгодий и бед, а держит для этого человек двадцать и сорок в год работников по найму, рассчитывает копейку, посылает их с возами в путь и только от-

⁸⁵ Слабеев И. С. Указ. соч. С. 11.

кладывает барыши. В нем уже мало старинной самобытности. Зато он ловко ведёт свои дела»⁸⁶.

Упадок чумачества совпал со строительством первых железных дорог на юге России, поскольку первоначально их строили параллельно чумацким дорогам. Они взяли на себя основную массу грузов, ранее перевозимых чумаками. Однако полностью этот вид перевозок грузов не исчез и в начале XX столетия.

Новороссия занимала столь важное место в геополитических расчётах российских властей, что вопрос о строительстве железных дорог в этом крае неизменно обсуждался на ведомственных и межведомственных совещаниях, страницах газет и журналов, в студенческих аудиториях. Первый план сооружения железных дорог в России был изложен австрийским инженером Ф.-А. фон Герстнером лично Николаю I. В нём предполагалось сооружение нескольких крупных железнодорожных магистралей, в том числе от Москвы до Одессы или Таганрога⁸⁷.

Герстнер представил императору обстоятельную записку, в которой отметил, что «...нет такой страны в мире, где железные дороги были бы более выгодны и даже необходимы, чем в России, так как они дают возможность сокращать большие расстояния путём увеличения скорости передвижения»⁸⁸. Предложения Герстнера обсуждались в специальной комиссии под руководством директора Института инженеров путей сообщения генерал-лейтенанта К. И. Потье и были отвергнуты. В последующие годы в развернувшейся дискуссии противники железнодорожного строительства в России утверждали, что наши климатические условия слишком неблагоприятны для этого вида транспорта. Они делали упор на дороговизну перевозки грузов по сравнению с водными путями, огромные затраты на строительные работы в условиях проводимой финансовой реформы Е. Ф. Канкрин, призванной стабилизировать финансовое положение страны. Однако опыт постройки в 1836–1837 гг. первой в России железнодорожной линии между Петербургом и Царским Селом убедительно доказал возможность её успешной бесперебойной работы в климатических условиях страны. Коммерческая эксплуатация Царскосельской дороги показала выгодность нового вида транспорта.

В 1844 г. инженер-путеец П. П. Мельников разработал первый план сооружения сети железных дорог общей протяжённостью более 3 тысяч вёрст.

⁸⁶ Данилевский Г. П. Указ. соч. С. 402.

⁸⁷ История железнодорожного транспорта России, XIX–XXI вв. ... С. 52–53.

⁸⁸ История железнодорожного транспорта России. Т. 1: 1836–1917 гг. — СПб., 1994. — С. 33.

Кроме строительства магистрали между двумя столицами, предполагалось сооружение железной дороги в направлении Донбасса. В 1846 г. Министерство государственных имуществ подготовило для императора «Записку о причинах, препятствующих к распространению улучшенного сельского хозяйства, и о мерах к отвращению сего неудобства». В ней говорилось о важности строительства подъездных железных дорог к портам для увеличения экспортных возможностей страны. В записке говорилось о необходимости связать основные хлебопроизводящие губернии с портами Петербурга, Риги, Ливавы (ныне — Лиепая) и Одессы. Внутренние губернии должны будут сами определить «естественные» направления второстепенных и соединительных дорог⁸⁹.

Один из акционеров Царскосельской железной дороги, киевский сахарозаводчик и чиновник Министерства финансов А. А. Бобринский обращал внимание общественности на важность железнодорожного строительства в южных губерниях Российской империи. В начале 1850-х годов в Причерноморье не было ни одного шоссе. Край был беден водными путями. Огромные пространства между Доном и Днестром, превышавшие по площади две трети Франции, имели в основном мелководные реки, не соединённые каналами. К этому времени южные и причерноморские губернии стали одними из основных производителей сельскохозяйственной продукции, которая использовалась внутри страны и составляла весомую долю российского экспорта⁹⁰.

Инициатором строительства дорог в Северном Причерноморье выступил в 30-х гг. XIX в. новороссийский генерал-губернатор кн. М. С. Воронцов. На основании проведённого анализа статистических данных в 1844 г. был составлен доклад императору, в котором Воронцов утверждал, что новые дороги в новороссийских степях позволят «не бояться никакого соперничества на иностранных рынках» и от них будет зависеть «будущность торговли нашего южного края»⁹¹. Он предлагал в первую очередь построить дороги от Одессы до Паркан (болгарская колония напротив крепости в Бендерах); на Днестре и от Одессы до города Ольвиополя (при впадении реки Синюхи в Южный Буг) с продолжением её через Кременчуг и Полтаву в направлении Харькова. Проект не получил поддержки в Главном управлении путей сообщения и публичных зданий.

⁸⁹ История железнодорожного транспорта России, XIX—XXI вв. ... С. 53.

⁹⁰ История железнодорожного транспорта России. Т. 1: 1836—1917 гг. ... С. 70.

⁹¹ Биография Одесской железной дороги. — Одесса, 1865. — С. 5.

В середине 1840-х годов генерал-губернатор Новороссии М. С. Воронцов поддержал предложение К. Марини и К. Ф. Понудова о строительстве в трёхлетний срок трёх конно-железных дорог от Одессы до пристани Парканы близ Тирасполя, от Одессы до Ольвиополя и далее до Кременчуга с веткой до Балты. В 1845 г. проект рассматривался в «Комитете по устройству железной Петербурго-Московской дороги». Было высказано замечание о необходимости учитывать возможность перевода предложенных дорог на паровую тягу. В 1847 г. было проведено обследование трассы будущей дороги от Одессы до Ольвиополя, и в 1848 г. К. Марини подал новый проект строительства обычной железной дороги. Однако Комитет министров не нашёл необходимых для этого средств⁹².

В 1850 г. статский советник О. Л. Вагнер провозгласил создание компании для постройки железной дороги от Екатеринослава до Бердянска. Но из этой идеи тоже ничего не вышло из-за отсутствия необходимых средств. Весной 1851 г. свой проект железной дороги от Москвы до Кременчуга, с дальнейшим продолжением до Одессы, выдвинул полтавский предводитель дворянства Г. Павловский. Главноуправляющий Главного управления путей сообщений и публичных зданий П. А. Клейнмихель, сославшись на действующее законодательство, предложил провести предварительное исследование трассы, представить точный проект дороги, внести в Государственный банк средства в размере 5 % всей суммы строительного капитала и т. п. При таких условиях частная инициатива не могла быть реализована⁹³. Группа видных сановников во главе с действительным тайным советником Д. В. Кочубеем в 1852 г. выступила с предложением создать акционерное общество для сооружения железной дороги от Харькова, ставшего, по образному выражению современников, Нижним Новгородом для южной России, до Феодосии. Инициаторы этого проекта предложили главноуправляющему путями сообщения П. А. Клейнмихелю стать главным учредителем компании. Первоначально Клейнмихель увлёкся этим проектом и стал добиваться разрешения основать акционерное общество. Обосновывая важность дороги, он указывал, что она поможет выстоять на международном хлебном рынке «противу ежедневно возрастающей конкуренции Соединенных Штатов, которые пользуются каждым благоприятным случаем для своевременного провоза произведений к портам, чего не в состоянии делать наши помещики,

⁹² Шаригина О. А. Історія виникнення і розвитку залізничного та морського транспорту на півдні України (друга половина ХІХ — початок ХХ ст.). — Херсон, 2009. — С. 46–47.

⁹³ Там же. С. 49–50.

отдаленные от моря и не имея средств к быстрому и удобному перевозу»⁹⁴. Но даже столь влиятельному чиновнику не удалось доказать необходимость строительства этой магистрали. Возможно, в межведомственном Комитете финансов, рассматривавшем все расходы по строительству первых железных дорог, посчитали проблематичным участвовать в строительстве столь крупной магистрали параллельно с начавшимся сооружением Петербурго-Варшавской железной дороги.

В том же году управляющий одного из петербургских заводов Л. В. Дюваль вызвался построить магистраль Москва — Одесса при гарантировании правительством 5 % дивиденда. Созданный в Одессе по инициативе М. С. Воронцова Железнодорожный комитет поддержал проект Дюваля. Однако теперь Клейнмихель, зная преобладающие настроения в чиновном Петербурге по вопросам железнодорожного строительства, постарался дискредитировать проект Дюваля⁹⁵. В конце 1852 г. Комитет финансов отклонил предложение группы французских банкиров по сооружению магистрали Москва — Одесса. В своём заключении Комитет записал: «не имеется... положительных данных для определения чистого дохода, какой будет приносить дорога, за исключением расходов на её содержание; можно даже предвидеть, что в первые годы оный не будет достаточен для производства ежегодных платежей компании, и нельзя быть уверенным, чтобы и в последующие годы сии платежи не превышали доходов»⁹⁶.

Начавшаяся в следующем году Крымская война доказала всю недалёковидность коммерческого подхода к сооружению стратегических магистралей.

Хозяйственное освоение Новороссии было затруднительно без использования возможностей водных бассейнов Дона, Днепра, Южного Буга, Днестра. Основной водной артерией был Днепр, но его полноценному использованию мешали так называемые каменные пороги между Екатеринославом и Александровской крепостью. Длина порожистого участка составляла 61 версту 190 сажений. На 9 главных порогах даже сплавное судоходство было сопряжено с опасностями⁹⁷. Например, в Ненасытецком пороге в 1849 г. 3 судна затонуло, было повреждено 5 судов и 7 плотов. В 1850 г. затонуло 2, повреждено 5 судов

⁹⁴ История железнодорожного транспорта России. Т. 1.: 1836—1917 гг. ... С. 73.

⁹⁵ Там же. С. 73—74. (Одним из противников строительства дороги к Чёрному морю был министр финансов П. Ф. Брок.)

⁹⁶ Там же. С. 74.

⁹⁷ Краткое обозрение искусственных водяных сообщений в России. — СПб., 1843. — С. 48.

и 4 плота⁹⁸. Тяжёлые условия судоходства были и в районе дельты Днепра, начинавшейся у Херсона⁹⁹.

Переход через пороги был возможен только весной. Уже с наступлением лета суда, подходившие к порогам, должны были разгружаться, и владельцы груза вынуждены были везти его гужевым транспортом до Александровской крепости. Затем снова перегружать с подвод на корабли, которые доставляли груз в Днепровский лиман. Власти неоднократно приступали к расчистке русла, но в 1810 г. признали безуспешными попытки наладить прямое транспортное сообщение по всему течению Днепра. В 1823 г. новороссийский генерал-губернатор М. С. Воронцов в письме главноуправляющему Главного управления путей сообщения А. Вюртембергскому подчеркнул огромное значение «днепровского сообщения, несмотря на свое несовершенство» и просил продолжить работы по очистке фарватера реки¹⁰⁰. После долгих колебаний, в 1833—1837 гг. была предпринята очередная попытка ликвидации самого верхнего порога, Старо-Койдацкого. Каменную гряду подрывали, и фарватер расчищался от камней. Но значительных результатов не достигли¹⁰¹. В Главном управлении путей сообщения и публичных зданий посчитали, что нужно ограничиться сплавом, когда позволяет уровень реки¹⁰².

Следует подчеркнуть, что проблемной была перевозка груза и в верхнем течении Днепра. Здесь часто приходилось использовать бурлацкую тягу. Для этого создавался бичевник — выравнивание береговой полосы, примерно в 30 м шириной. Однако на заболоченных или гористых участках берега это не представлялось возможным. Поэтому течение Днепра использовалось преимущественно для перемещения грузов вниз по реке¹⁰³.

Увеличение перевозок в порты Чёрного моря по нижнему течению Днепра стало особенно заметным с 20-х годов XIX века. Ежегодно здесь проходило свыше 200 барок и от 250 до 800, а иногда и более, плотов. Казённые перевозки в основном предназначались Черноморскому флоту, требовавшему

⁹⁸ Российский государственный исторический архив (далее РГИА). Ф. 207. Оп. 1. Д. 7. Л. 45 — 45 об.

⁹⁹ Историческая география России, IX — начало XX века: Территория. Население. Экономика : очерки. — М., 2013. — С. 193.

¹⁰⁰ РГИА. Ф. 206. Оп. 1. Д. 393. Л. 24—25.

¹⁰¹ Житков С. М. Исторический обзор устройства и содержания водных путей и портов в России за столетний период: 1798—1898. — 2-е изд. — М., 2016. — С. 105—108.

¹⁰² РГИА. Ф. 206. Оп. 1. Д. 96. Л. 45.

¹⁰³ Дружинина Е. И. Южная Украина в 1800—1825 гг. — М., 1970. — С. 56—57.

в возраставших объёмах уголь, железо, военно-техническое и интендантское имущество. Вниз по Днепру для внутреннего потребления и на экспорт перевозили пшеницу, солод, лён, коноплю, канаты, стекло, скипидар, бумагу, свечи, изделия деревянных промыслов — телеги, оглобли, спицы, дуги, посуду, а также строительный лес. Южнее порогов самыми большими пристанями были Николаев и Берислав¹⁰⁴.

Вплоть до середины века в судоходстве доминировал ручной труд. Первая попытка внедрить паровую тягу относится к 1846 г. Тогда по инициативе предпринимателя С. И. Мальцева на Днестре появились первые пароходы, построенные в с. Людинове на реке Болве, притоке Десны. В 1850 г. открылось регулярное пароходное движение между Кременчугом и Пинском. Крупное пароходное предприятие на нижнем Днестре возникло лишь в 1855 г. с учреждением «Товарищества Днепровского низового пароходства»¹⁰⁵.

Основные перевозки грузов по Днестру начинались в пределах Буковины (в 60 верстах от австрийской границы) и завершались на Днестровском лимане в с. Маяки, в 35 верстах от Одессы. Однако условия плавания по реке были трудными. Мелководье и неблагоустроенный фарватер приводили к частым крушениям судов и большим убыткам для судовладельцев. На проблемы судоходства по Днестру в Петербурге обратили внимание ещё в 1799 г. Для расчистки Ямпольского порога было взято 10 тыс. рублей из средств, выделенных на работы по сооружению Мариинского канала. Порог был очищен в 1800—1801 гг.¹⁰⁶ В июне 1824 г. подольское дворянство обратилось в Министерство внутренних дел с просьбой организовать комиссию для очистки русла реки. Такая комиссия была создана, и осенью того же года проведено очередное обследование русла Днестра, выявившее 15 отмелей. В Департаменте путей сообщения Главного управления путей сообщения 10 июня 1830 г. был составлен документ под названием «Относительно состояния проекта улучшить Днестровское судоходство». Небольшой объём торговли по реке долгие годы препятствовал выделению средств по улучшению фарватера Днестра¹⁰⁷. Грузы перевозились преимущественно на судах небольшого водоизмещения. Первый железный пароход «Луба» появился на Днестре в 1847 г. Построенный в Англии, он предназначался для буксировки несамоходных судов от Ямполья

¹⁰⁴ Истомина Э. Г. Водный транспорт России в дореформенный период: (Историко-географическое исследование). — М., 1991. — С. 231—232.

¹⁰⁵ О днепровском низовом пароходстве. — СПб., 1855. — С. 1, 5—6.

¹⁰⁶ РГИА. Ф. 206. Оп. 1. Д. 560. Л. 13—14.

¹⁰⁷ Там же. Л. 1 — 2 об., 11—12, 83—84, 295—296.

до Одессы. Тогда же началась разработка проекта строительства канала от Днестра до Одессы, минуя мелководный Днестровский лиман¹⁰⁸.

Южный Буг соединял Подолию с Херсонской областью. Из-за неудобного фарватера он был доступен для регулярных перевозок от Вознесенска. В этот город и речную пристань грузы доставлялись гужевым транспортом и перегружались на речные суда. Существовал проект превращения в судоходную реку основного притока Южного Буга реки Ингул, что позволяло связать Николаев с Елисаветградом. Проект предполагал строительство на Ингуле ряда плотин со шлюзами. Проект не был осуществлён по причине весьма трудоёмких работ¹⁰⁹.

Проблемной была перевозка грузов и по Дону из-за возникавших в летние месяцы многочисленных песчаных отмелей. Фарватер реки в месте впадения в Таганрогский залив был неустойчивым и мог неоднократно меняться в течение одной навигации. При попутном ветре суда ходили под парусами даже против течения, но чаще всего их тянули бечевой. Если зима наступала рано, то продолжительность навигации составляла 4 месяца. Увеличение перевозок грузов по Дону привело к появлению крупной Ростовской пристани (у крепости Св. Дмитрия Ростовского). В конце 1820-х — начале 1830-х годов по Дону ежегодно проходило до 500—600 различных судов и 200—300 плотов¹¹⁰. В 1819 г. были отменены сборы с судов, длина которых не превышала 4 саж., а в 1822 г. отменили судовые пошлины по Дону в пределах земель Войска Донского, облегчив торгово-транспортный промысел донских казаков. В 1835 г. в «Наказе гражданского управления Донским войском» была выделена специальная статья «О праве казаков по внутреннему судоходству»¹¹¹. Путь от Вилковской пристани в верховье Дона до Ростовской пристани протяжённостью около 700 вёрст занимал 1—1,5 месяца, а вверх по течению — до 2,5 месяцев. Наибольшую известность получила Качалинская пристань, расположенная всего в 59 верстах от Волги. Сюда гужевым транспортом с Поволжья доставляли солёную рыбу, икру, спирт, пеньку, продукцию деревообработки, железо и т. п. Особое значение для торговли донских казаков имела Аксайская пристань. Отсюда грузы развозились сухопутными путями по станциям Войска Донского.

Северо-восточную оконечность Екатеринославской губернии пересекал приток Дона — Северский Донец. Речные суда могли по нему передвигаться из-за мелких глубин только весной. В январе 1834 г. Главное управление путей

¹⁰⁸ Истомина Э. Г. Указ. соч. С. 236.

¹⁰⁹ Дружинина Е. И. Южная Украина в 1800—1825 гг. ... С. 58.

¹¹⁰ История Новороссии / Отв. ред. В. Н. Захаров. — М., 2017. — С. 294.

¹¹¹ Истомина Э. Г. Указ. соч. С. 21, 237.

сообщения и публичных зданий выделило 6546 руб. 50 коп. для приведения реки в судоходное состояние. Судя по сохранившейся переписке, речь шла о возможности сплава леса для нужд Черноморского флота¹¹².

В Ростовской пристани товары перегружали с речных судов на мореходные лодки и доставляли в Таганрог. Путь этот не был безопасным, так как буквально усеян песочными отмелями. Особенно мелок Таганрогский залив был у берегов. Подойти к Таганрогу ближе чем на 15 вёрст большие суда не могли. На таком расстоянии от берега грузы с морских судов перегружались на гребные и парусные лодки. Но и они не могли причалить к отлогому берегу. Поэтому бросали якорь в 200—250 саженьях от него. Далее до берега груз доставляли на лошадях. С 1843 г. буксировку барж между Ростовской пристанью и Таганрогским портом осуществляло частное паровое судно «Ростов», построенное на Луганском заводе по проекту майора корпуса горных инженеров Н. П. Летуновского¹¹³. От Ростовской пристани шла дорога в столицу Войска Донского — Новочеркасск и на запад, через станицу Чалтырь в Екатеринослав и Бахмут, с ответвлением на Мариуполь и Бердянск и далее в направлении Таврической губернии. В юго-восточном направлении сухопутный тракт вёл в Ставропольскую станицу и далее в Грузию. Таким образом, Ростовская пристань превратилась в крупный транспортный узел на юге России¹¹⁴.

В освоении Новороссии важную роль сыграл морской транспорт. Долгие годы основную часть грузов перевозили на судах греческих судовладельцев, поскольку Россия не располагала своим торговым флотом. Они диктовали стоимость фрахта. Особенно заметным отставание стало по мере распространения в Европе паровых торговых судов. Всё чаще в Чёрном море ходили торговые суда под греческим, турецким, итальянским и английским флагами. В 1830 г. в черноморских портах впервые увидели судно с американским флагом¹¹⁵. С 1849 по 1853 гг. азово-черноморские порты в среднем посещало 6591 судно. Из них под русским флагом только 648, то есть 10 %¹¹⁶.

Российские власти предпринимали шаги, направленные на развитие гражданского судостроения и собственного торгового судоходства. В частности,

¹¹² РГИА. Ф. 206. Оп. 1. Д. 1388. Л. 1—12а.

¹¹³ Под флагом России. История зарождения и развития морского торгового флота. — М., 1995. — С. 138.

¹¹⁴ Истомина Э. Г. Указ. соч. С. 240.

¹¹⁵ Дружинина Е. И. Южная Украина в период кризиса феодализма 1825—1860 гг. ... С. 197.

¹¹⁶ Истомина Э. Г. Указ. соч. С. 244.

выделялись ссуды на строительство торговых судов¹¹⁷. На торговые суда направлялись офицеры, штурманы и матросы с кораблей Черноморского флота.

Первым отечественным торгово-пассажирским судном на Чёрном море стал пароход «Надежда», построенный в 1823 г. по указанию генерал-губернатора М. С. Воронцова в его имении, в Черкасском уезде Киевской губернии. Спустя два года пароход удалось провести через днепровские пороги в Херсон, где он первоначально занимался буксировкой барж в Николаев. 4—5 июля 1827 г. «Надежда» совершила свой первый пассажирский рейс между Одессой и Херсоном. В июле 1828 г. в Николаеве было завершено строительство грузопассажирского судна «Одесса», рассчитанного на перевозку 50 пассажиров и 200 тонн груза. 22 июля 1828 г. он вышел в первый рейс из Одессы. Преимущественно перевозил пассажиров и грузы между Одессой, Евпаторией и Ялтой¹¹⁸. В 1833 г. в Николаеве по этому же проекту построили пароход «Наследник». Немного ранее, в 1830 г. на Александровском чугунолитейном заводе в Петербурге, по заказу министра финансов Е. Ф. Канкрин, был построен пароход «Нева». Корабль был рассчитан на перевозку 50 пассажиров и 225 тонн груза. Его корпус был сделан из сосны; подводная часть обшита медными листами. Мощность паровой машины 80 л. с. В августе 1830 г. «Нева» совершила переход из Балтийского моря в Чёрное. Это был первый в истории русского судоходства переход транспортного судна с паровым двигателем из Петербурга в Одессу. В 1831 г. «Нева» открыла первую регулярную пароходную линию на Чёрном море: Одесса — Константинополь. В 1833 г. было организовано частное акционерное «Черноморское пароходное общество», в которое вошли суда «Одесса», «Наследник», «Нева» и «Петр Великий»¹¹⁹.

Связь между отдельными пунктами побережья поддерживалась исключительно каботажными рейсами. Наиболее оживлённые каботажные перевозки осуществлялись в Азовском море между Ростовом-на-Дону, Таганрогом, Мариуполем, Бердянском и Керчью. В основном каботажные суда принадлежали русским судовладельцам. В 1848 г. в них было задействовано 620 судов.

¹¹⁷ Любой российский подданный мог взять беспроцентную ссуду до 2 тыс. рублей на четыре года с условием постройки судна для каботажных перевозок.

¹¹⁸ Построен при участии херсонского купца М. С. Варшавского по чертежам корабельного инженера М. И. Суровцева. Длина 32 м, ширина 7,8 м. Двигатель мощностью 70 л. с. построен на заводе К. Берда в Петербурге. (Под флагом России. История зарождения и развития морского торгового флота. — М., 1995. — С. 137.)

¹¹⁹ Под флагом России. История зарождения и развития морского торгового флота... С. 138; История транспорта России: хронология / Под общ. ред. А. В. Федакина. — М., 2021. — С. 185.

Каботажные перевозки оказали существенное содействие развитию прибрежных городов, сооружению морских портов и крепостей в северо-восточном Причерноморье, доставляя необходимые строительные материалы, топливо, продовольствие. Морской транспорт в значительной степени развивался и под влиянием рыбных промыслов в Азовском море и Керченском проливе¹²⁰.

В Азовском море основными морскими торговыми портами были Таганрог и Мариуполь. Ежегодно к их причалам швартовались до 300 судов. Таганрогский порт отличался большим складским хозяйством и в нём велись преимущественно погрузочные работы. В составе экспортных грузов значительное место занимало сало, шерсть, кожи, льняное семя и др. Особенностью Мариупольского порта стал вывоз каменного угля в связи с развитием донецкой каменноугольной промышленности¹²¹.

Первая грузовая линия в Азово-Черноморском бассейне была открыта в 1831 г. Она способствовала регулярной доставке грузов, пассажиров и почты между Одессой и Константинополем. Одновременно налаживались перевозки между Одессой, Евпаторией, Ялтой, Керчью, Бердянском и Таганрогом. В 1845 г. все перевозки между этими портами осуществляла Одесская пароходная экспедиция¹²². Её руководителем стал М. С. Воронцов.

Близость портов Азовского и Чёрного морей к хлебным районам во многом обусловила их экспортное значение. Одесский морской порт занимал особое место во внешней торговле Российской империи. Глубины акватории порта позволяли обслуживать крупные суда. По словам генерал-губернатора Новороссии Э. О. Ришельё особенностью Одессы было то, что здесь близко сходились устья Днепра, Южного Буга и Днестра, что позволяло доставлять в порт самые разные продукты земледелия, лес и прочие товары¹²³. Если Одесский порт замерзал в зимние месяцы, то на короткое время. Поскольку он пользовался режимом порто-франко, то быстро превратился в главный порт по импортным операциям на Чёрном море¹²⁴. В 1820–30-е годы в Одессе открыли свои представительства многие иностранные фирмы, конторы, тор-

¹²⁰ Истомина Э. Г. Указ. соч. С. 242–243.

¹²¹ В 1839 г. на территории Донецкого угольного бассейна было добыто 877 тыс. пудов угля. Из них 47 % потребил Луганский чугунолитейный завод, остальной уголь шёл на местный рынок или вывозился через Мариупольский порт. (Экономическая история России (с древнейших времен до 1917 г.): энциклопедия : в 2 т. — Т. 1. — М., 2008. — С. 714.

¹²² История Новороссии... С. 296.

¹²³ Дружинина Е. И. Южная Украина в 1800–1825 гг. ... С. 59.

¹²⁴ Дружинина Е. И. Южная Украина в период кризиса феодализма 1825–1860 гг. — М., 1981. — С. 194–195.

говые дома, оказавшие большое влияние на развитие торгового мореходства. Каждый год Одессу посещало по 500—600 иностранных судов. Одесса стала центром морского страхования. В 1826 г. здесь открылась первая морская страховая контора для судов, осуществлявших каботажное плавание и дальние морские перевозки. В 1830 г. в городе появилась «Греческая страховая контора». Два года спустя была учреждена «Страховая контора друзей торговцев», а в 1835 г. — «Новороссийская страховая компания». В последующие годы во многих южных портах появились новые страховые компании: «Камера морского обеспечения в Азовском море», «Компания соединенных страховщиков», «Надежда», «Черное море», страховое общество «Минерва» и др. Большинство страховых обществ существовали непродолжительное время¹²⁵. И всё же создание этих учреждений содействовало развитию морского торгового флота в Черноморско-Азовском бассейне.

В 1821 г. был открыт торговый морской порт в Керчи с целью «доведения торговли и промышленности на Черном и Азовском морях до возможного совершенства». Существенное преимущество нового порта заключалось в том, что он был расположен на берегу незамерзающей Керченской бухты, в отличие от портов Азовского моря¹²⁶. В 1830-е годы в Керченский порт ежегодно заходило от 150 до 250 судов. В 1820—40-е годы активно функционировали порты Евпатории и Феодосии. В каждый из них ежегодно заходило от 50 до 80 судов. Феодосийский порт поддерживал постоянные связи с Константинополем и портами Малой Азии. С 1820 г. для купеческих судов был открыт Севастопольский порт.

Херсон благодаря своему выгодному географическому положению продолжал играть важную роль в морских перевозках. Крупные суда на его причалах загружались лишь наполовину из-за небольших глубин. Окончательная погрузка происходила близ Кизы́мского мыса у выхода в море из Днепровского лимана.

Важную роль в освоении Бессарабии и Новороссии сыграл порт Измаил на левом берегу Килийского рукава Дуная. Глубины порта позволяли принимать суда с большим водоизмещением из Турции, Греции и Италии. Ежегодно в порт приходило от 150 до 250 судов¹²⁷.

Азово-Черноморский бассейн в первой половине XIX века занял важное место в экономике страны. Если в 1825 г. через порты этих морей было вы-

¹²⁵ Гранков Л. М. Указ. соч. С. 140.

¹²⁶ История транспорта России: хронология... С. 184.

¹²⁷ Истомина Э. Г. Указ. соч. С. 251.

везено товаров на сумму 6,7 млн рублей, то в 1850 г. уже на сумму 57,6 млн рублей. Удельный вес азово-черноморской торговли по отношению к общероссийскому вырос за полвека с 11 до 32,2%¹²⁸. Удельный вес импорта был небольшим — в 1860 г. всего 10% в общем объёме перевозок. Ввозили вина, фрукты, оливковое масло, предметы роскоши.

Водный транспорт юга России оказал существенное влияние на развитие сельскохозяйственного производства, становление горной и металлургической промышленности, судостроения, парусного и канатного производства, значительно усилил экспортный потенциал страны, способствовал укреплению её обороноспособности на южных рубежах Российской империи.

Крымская война стала суровым экзаменом для Российской империи и заставила власть пересмотреть всю транспортную политику.

¹²⁸ Истомина Э. Г. Указ. соч. С. 242.

Глава 3

ТРАНСПОРТ НОВОРОССИИ ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ XIX ВЕКА

Поражение в Крымской войне продемонстрировало техническую отсталость России. Военные действия в Крыму могли иметь другой характер и результаты, если бы у военного ведомства была возможность оперативно перебрасывать на театр военных действий войска, оружие и боеприпасы, инженерно-техническое имущество, продовольствие, фураж и т. п. Это признавали даже противники России. «При помощи железной дороги... правительство могло бы почти мгновенно бросить в Крым армию в несколько сот тысяч человек, и такая армия не допустила бы взять Севастополь... Поздравим себя, что Россия не имеет в своем распоряжении этого страшного орудия»¹²⁹, — опубликовал в 1856 г. «Русский вестник» мнение французских политиков.

Для южных губерний Российской империи к середине XIX века проблема транспорта оставалась одной из острейших. Судоходство было развито слабо, железные дороги отсутствовали. Основную роль в перевозках играл гужевой транспорт. Все сухопутные дороги находились в ведении Министерства путей сообщения¹³⁰ и Министерства внутренних дел. На железнодорожное строительство внимание правительства переключилось с 1860-х годов. В результате резко сократилась постройка шоссейных дорог. В 1860-е годы ежегодно строилось в среднем по 15 вёрст шоссе¹³¹. Сухопутные дороги стали играть роль подъездных путей к пристаням и железнодорожным станциям. С помощью гужевого транспорта грузы развозились со станций, обеспечивая эффективную работу железных дорог.

Уже в 1864 г. началась постепенная передача земским организациям обязанностей по устройству и содержанию местных дорог. По закону от 5 апреля 1883 г. все дороги, остававшиеся в ведении Министерства путей сообщения, были разделены на два разряда. К первому разряду относились дороги об-

¹²⁹ Цит. по: История железнодорожного транспорта России. Т. I : 1836–1917 гг. ... С. 75.

¹³⁰ Министерство путей сообщения было образовано в 1865 г. на основе Главного управления путей сообщения и публичных зданий. Первоначально в его структуре были департаменты сухопутных сообщений, водных сообщений и железных дорог.

¹³¹ Дороги России. Исторический аспект... С. 41.

щегосударственного значения. В их число вошли прибрежные шоссе Крыма и Киевское шоссе от Острова до Киева. Ко второму разряду были отнесены все остальные шоссеиные дороги. Как общегосударственные, так и местные дороги отныне можно было передавать земствам на срок не более 25 лет. Обязательным условием было их согласие содержать эти дороги в безопасном и удобном для проезда состоянии. Земства имели право устанавливать, получать и отменять шоссеиные и мостовые сборы. Остатки средств от расходов на содержание дорожной сети земства могли использовать для строительства новых дорог и подъездных путей к железнодорожным станциям, пристаням и торгово-промышленным центрам. На сооружение новых дорог Министерство путей сообщения с 1883 г. выдавало земствам беспроцентные и безвозвратные субсидии в размере половины их стоимости. Участки дорог местного значения, проходившие через территорию городов, поступали в распоряжение органов городского самоуправления¹³². До 1895 г. наиболее значительные работы в дорожном строительстве на юге России провели Херсонское и отчасти Харьковское земства. В Таврической губернии дороги шириной от 2 до 2,5 саженьей мостили камнем, в топких местах устраивали земляные гати и дамбы с каменными и бетонными трубами и мощёными откосами проезжей части. Строились также каменные мосты (с каменными или бетонными на железном каркасе сводами)¹³³. Работы по постройке шоссе шли медленно. Например, Симферопольско-Феодосийское и Южно-Бережное шоссе (от Севастополя до Алушты) строили несколько десятилетий. В 1891 г. было завершено строительство шоссе между Ялтой и Бахчисараем. Следует подчеркнуть, что для горных дорог не существовало каких-либо технических условий. Их строительство в каждом случае осуществлялось по особо утверждённым проектам. На них допускались значительные продольные уклоны, малые радиусы закруглений поворотов. При строительстве других дорог в России придерживались специальных технических правил 1881 г.¹³⁴ Для земских дорог специальных правил выработано не было. Поэтому ширина земляного полотна и каменной одежды на земских дорогах была разной. К концу века щебёночные шоссе составляли 90 % всех дорог с твёрдым покрытием. В крупных городах (например, в Киеве) применялись брусчатка и асфальт. На некоторых дорогах устраивались клинкерные мостовые. По-прежнему все основные работы по постройке шоссе

¹³² Дороги России. Исторический аспект... С. 42–43; Кудрявцев А. С. Указ. соч. ... С. 199.

¹³³ Кудрявцев А. С. Указ. соч. ... С. 204–206.

¹³⁴ Там же. С. 211.

(возведение земляного полотна, откосов, водоотводных канав, россыпь щебня), проводились вручную. Очень редко применялись конные катки. Лишь в самом конце XIX века заводы в Брянске, Варшаве и Коломне наладили выпуск паровых катков. Ручной труд применялся и в строительстве искусственных сооружений.

Просёлочные дороги были вне поля зрения властей и содержались в основном за счёт владельцев земель, по которым проходили. Надзор за состоянием почтовых и торговых грунтовых дорог, мостов, переправ, перевозов и других сооружений, составление местных карт дорожной сети находились в ведении губернских строительных и дорожных комиссий.

На юге Российской империи вплоть до начала XX века сохранялся воловий извоз как наиболее дешёвый вид перевозки грузов. Чумацкое сословие существенно сократилось, но не исчезло. Основной задачей чумаков была доставка хлеба к портам Азовского и Чёрного морей. Они же перевозили импортные грузы из азовско-черноморских портов в глубинные районы России, на Кавказ, в Царство Польское. Чумацкий транспорт использовался также для перевозок угля.

* * *

Для доставки грузов в черноморские порты использовался водный транспорт. Однако интенсивное движение кораблей речного флота постоянно зависело от уровня воды. Многие реки использовались в транспортном отношении только при весеннем разливе. Поэтому по рекам Украины и Бессарабии в середине XIX века на баржах отправляли в год не более 7,2 млн пудов хлеба (6,2% общероссийского объёма). Паровой флот только зарождался. В 1852 г. по Днепру плавало всего 7 паровых судов общей мощностью двигателей 360 л. с. После Крымской войны 1853–1856 гг. стали создаваться первые речные пароходства. Уже в 1857 г. их было 7. Спустя два года по Днепру и его притокам курсировало 17 пароходов, в том числе 3 пассажирских. 9 пароходов принадлежало частным лицам. В 1884 г. на Днепре было 84 парохода. Всего на реке в 1886 г. эксплуатировалось 7,4 тыс. судов¹³⁵.

В 1880-е гг. пароходы плавали по Днепру, Днестру и Южному Бугу. Неблагоприятные условия (частые засухи и понижение уровня воды, отмели, каменные пороги, отсутствие каналов) существенно сдерживали развитие водного

¹³⁵ Економічна історія України і світу / Лановик Б. Д., Матисякевич З. М., Матейко Р. М. — К., 2006. — С. 313.

транспорта. В 1890 г. на Днепре и Южном Буге курсировало 234 парохода¹³⁶. Важно отметить, что в конце века свыше 70 % плавающих по рекам империи судов было изготовлено в России.

Грузооборот речных перевозок по Днепру в 1893 г. составил 168 млн пудов¹³⁷. Второй после Днепра судоходной рекой был Южный Буг. В начале XX столетия по нему в среднем ежегодно перевозилось 28 млн пудов грузов. Всего в начале века по Днепру, Южному Бугу и Днестру перевозилось до 18 % всех грузов, доставлявшихся потребителям по 12 основным речным бассейнам европейской части России¹³⁸. Преимущественно везли хлеб, спирт, сахар, рыбу, соль, лесные строительные материалы.

В течение всей второй половины XIX века периодически проводилась расчистка каменных гряд в среднем течении Днепра¹³⁹. Пороги препятствовали сплавному судоходству¹⁴⁰. Правление Киевского округа путей сообщения информировало Департамент шоссейных и водяных сообщений 30 сентября 1896 г. о препятствиях для судоходства между Кременчугом и Екатеринославом из-за мелководья, «каменных заграждений русла реки в виде подводных скал, гряд и отдельных камней». Устранение этих препятствий обеспечивало постоянное движение пассажирских судов от Киева до Екатеринослава¹⁴¹. Российское общество пароходства и торговли просило Департамент шоссейных и водяных сообщений МПС провести в 1899 г. работу землечерпалкой «Днепровская-1» выше Херсона и Каховки, что позволило бы вести перевозки на линии Одесса — Александровск морскими пароходами¹⁴².

Ещё в первой половине XIX века на реке был устроен шлюз для преодоления одного из самых опасных порогов. Во избежание обмеления Днепра у города Киева от перемещения главного русла в рукав Черторой, в 1850-х годах была устроена Черторойская запруда. Однако, в начале 1880-х годов паводки

¹³⁶ Экономическая история России (с древнейших времен до 1917 г.): энциклопедия : в 2 т. — М., 2009. — Т. 2. — С. 994; О днепровском низовом пароходстве. — СПб., 1855. — С. 5–6.

¹³⁷ Гуржій І. О. Україна в системі всеросійського ринку 60–90-х років XIX ст. — К., 1968. — С. 91.

¹³⁸ История народного хозяйства Української РСР. — Т. 1. — К., 1983. — С. 413.

¹³⁹ Всеподданнейший отчет по ведомству путей сообщения за 25 лет с 19 февраля 1855 по 19 февраля 1880 г. — СПб., 1880. — С. 16.

¹⁴⁰ Краткое обозрение искусственных водяных сообщений в России. — СПб., 1843. — С. 48.

¹⁴¹ РГИА. Ф. 190. Оп. 4. Д. 168. Л. 6 — 6 об.

¹⁴² Там же. Д. 181. Л. 3 об. — 4.

прорвали запруду, и ведомство путей сообщения приняло решение о систематическом улучшении русла Днепра. В 1888—1892 гг. было расчищено русло у города Кременчуг, в первой половине 1890-х годов — у Екатеринославской пристани. Тогда же на Днестре устроили три затона для зимовки судов.

В 1893 г. вся порожи́стая часть Днепра была осмотрена комиссией во главе с главным инспектором железных дорог кн. М. И. Хилковым. Она пришла к выводу о необходимости шлюзования Днепра. Предлагалось построить вдоль одного из берегов реки специальный канал, ограниченный двумя дамбами. Размеры сооружения могли обеспечить прохождение судов по Нижнему Днепру (от Александровска до Каховки). Рекомендовалось также провести дноуглубительные работы по основному фарватеру. Комиссия признала, что для устранения всех препятствий судоходству на Днестре потребуются немалые средства и много времени. Кроме опытных работ, проведённых на порожи́стой части Днепра в 1894—1895 гг. под руководством инженера В. Е. Тимонова, организовать сплошное плавание судов по этой реке в Российской империи так и не удалось¹⁴³.

* * *

В морских перевозках грузов Россия к середине XIX века сильно уступала экономически развитым странам Запада. Иностранные суда осуществляли 95,7 % всех внешнеторговых перевозок. В 1856 г. российские порты обслужили 18 284 иностранных и только 863 русских парохода¹⁴⁴. Изменить это положение могли крупные судоходные компании, созданные при непосредственном участии правительства.

В 1856 г. при Морском министерстве был создан Комитет для развития торгового флота. Первым шагом в реализации новой государственной морской политики стало образование Русского общества пароходства и торговли (РОПиТ). С инициативой создания пароходной компании для перевозок на Черном море выступили флигель-адъютант императора Александра II капитан 1 ранга Н. А. Аркас и статский советник Н. А. Новосельский. Согласно утверждённому уставу, общество находилось под покровительством российского императора по примеру Российско-Американской компании. Комитет мини-

¹⁴³ Житков С. М. Исторический обзор устройства и содержания водных путей и портов в России за столетний период: 1798—1898. — 2-е изд. — М., 2016. — С. 240—244.

¹⁴⁴ Под флагом России. История зарождения и развития морского торгового флота. — М., 1995. — С. 195—196.

стров назначил половину членов правления нового общества. Руководителем РОПиТ стал Н. А. Аркас. Учреждению общества содействовал коммерции советник В. А. Кокорев, один из самых богатых граждан Москвы. Он вложил в это новое дело не менее полумиллиона рублей¹⁴⁵. Правление общества обосновалось в Санкт-Петербурге, а контора (непосредственное управление его деятельностью) — в Одессе. Правительство приобрело акции на сумму 2 млн руб. и предоставило обществу льготы: ежегодные пособия на ремонт пароходов и беспроцентное приобретение судов за границей в течение пяти лет. В Одессе были очищены и углублены Практическая и Карантинная гавани, на Дону приобретены угольные месторождения. В 1861 г. РОПиТ построило эллинг в Севастополе, основав Севастопольское адмиралтейство¹⁴⁶. Общество приобретало участки на побережье для собственных пристаней, складов и других сооружений. В 1857 г. РОПиТ купило в Англии пять пароходов, осуществлявших перевозки грузов из Одессы в Николаев, Херсон, порты Азовского моря и черноморского побережья Кавказа. В том же году общество приобрело у государства Одесский литейный завод и переоборудовало его в механический для ремонта судов, а ещё через три года — Одесскую железную дорогу. С другими железными дорогами, строившимися во второй половине XIX века в Причерноморье, Общество заключало договоры на перевозку грузов к портовым городам. На основании договора с почтовыми учреждениями, РОПиТ получило право производить на заграничных линиях почтовые операции со всеми видами корреспонденции. В 1860-е годы удалось наладить товаро-пассажирское сообщение со многими портами Средиземного моря. Суда заходили в Смирну (Издмир), Родос, Бейрут, Александрию, южные порты Франции. На судах РОПиТ перевозилось значительное число паломников, направлявшихся к святым местам Греции (Афон) и Палестины (Иерусалим)¹⁴⁷. Общество осуществляло регулярные перевозки между Одессой и населёнными пунктами на Днепре (через Херсон), Южном Буге (через Николаев) и портом Галац в устье Дуная.

Экипажи судов первоначально комплектовались из офицеров Черноморского флота, оказавшихся не у дел после Крымской войны. Механиков

¹⁴⁵ Гранков Л. М. Указ. соч. С. 70.

¹⁴⁶ Небольшая севастопольская верфь РОПиТ превратилась в крупный судостроительный центр, строивший не только торговые, но и военные суда. Здесь строились броненосцы «Чесма», «Синоп», «Георгий Победоносец».

¹⁴⁷ Экономическая история России (с древнейших времен до 1917 г.): энциклопедия : в 2 т. — Т. 2. — М., 2009. — С. 565–566.

и машинистов нанимали за границей. Затем стали приглашать выпускников Херсонского училища торгового мореплавания. Для подготовки квалифицированных специалистов РОПиТ в 1866 г. учредило в Севастополе ремесленную школу — первую в стране мореходную школу судовых механиков. Для оказания помощи в получении образования наименее обеспеченным служащим РОПиТ учредило до 45 стипендий в нескольких учебных заведениях — от гимназий до университетов¹⁴⁸.

В 1870 г. флот РОПиТ насчитывал 63 парохода английской и французской постройки, обслуживал 20 судоходных линий в малом каботаже и зарубежными портами. Общество стало ведущей судоходной компанией в торговле с Турцией, доставляя из России керосин, зерно, спирт, изделия из металлов, ткани и другие товары. Обратные суда РОПиТ везли изюм, кофе, орехи, табак. Во второй половине 1870-х годов после обустройства новых портов на Черноморском побережье Кавказа (Анапа, Новороссийск, Геленджик, Туапсе, Сухуми) начала функционировать Крымско-Кавказская линия¹⁴⁹. Для этой линии Общество в 1890-е годы построило несколько судов с каютами I и II классов, рассчитанными на перевозку по 170 пассажиров. РОПиТ также совершало перевозки между Керчью и Таманью.

К 1870-м годам РОПиТ превратилось в самую значительную отечественную пароходную компанию со своими верфями, портами, учебными заведениями. С открытием Суэцкого канала суда РОПиТ стали совершать рейсы между Одессой и портами Индии, Китая, Японии, Кореи и русского Дальнего Востока. Первые пробные рейсы из Одессы в Индию и Китай в 1871 г. совершили пароходы «Нахимов» и «Чихачев». Из Бомбея они доставили хлопок, из Ханькоу — чай¹⁵⁰. Одной из мер правительственной поддержки отечественного судоходства была компенсация пошлин, выплачиваемых судами за проход через Суэцкий канал. После сооружения трубопровода из Баку в Батуми РОПиТ купило в Англии и Швеции танкеры «Свет» и «Луч» и приступило к перевозкам нефтепродуктов. В годы Русско-турецкой войны РОПиТ перевозило на своих судах войска, вооружение, больных и раненых. 10 быстроходных пароходов и ряд небольших судов были переоборудованы в военные корабли, ставшие основой Черноморского флота. Пять судов общества были зачислены в состав Дунайской

¹⁴⁸ Экономическая история России... С. 565–566.

¹⁴⁹ Под флагом России. История зарождения и развития морского торгового флота... С. 198.

¹⁵⁰ Там же. С. 197.

военной флотилии. Быстроходный пароход «Великий князь Константин» под командованием лейтенанта С. О. Макарова на время войны стал базой для паровых катеров с минным вооружением¹⁵¹. С 1862 по 1884 г. директором-распорядителем РОПиТ был контр-адмирал Н. М. Чихачев, в будущем управляющий Морским министерством.

Часть перевозок на Чёрном море осуществляло Общество Добровольного флота, созданное в 1879 г. Это было коммерческое полувоенное предприятие, суда которого при общей или частичной мобилизации немедленно передавались во временное распоряжение или собственность Военного или Морского министерства. Одно из агентств Добровольного флота находилось в Одессе. Суда этого Общества в основном использовались на линиях большого каботаж и в заграничном плавании. Добровольный флот первым в России открыл регулярное товаро-пассажирское сообщение между черноморскими и дальневосточными портами на линии Одесса — Владивосток. В порты Дальнего Востока суда Добровольного флота также перевозили войска, военно-техническое имущество, переселенцев (с семьями и имуществом)¹⁵².

Во второй половине XIX века были реконструированы практически все морские порты Черноморско-Азовского бассейна. Наибольшие работы осуществлены в Одесском порту. К концу века порт имел 5 гаваней с 62 каменными причалами. Глубина акватории порта позволяла принимать суда с осадкой до 9 м. Вся территория порта была вымощена, оборудована канализационными сетями, водопроводом, электроосвещением, связью и сигнализацией. Площадь крытых служебных и складских помещений достигала 36 тыс. кв. м. Протяжённость портовых железнодорожных путей превысила 46 вёрст. Одесский порт на тот момент был одним из самых технически оборудованных в Российской империи. Помимо портовых кранов, он имел зерновые трубопроводы, нефтепровод, специальные приспособления для перегрузки угля. Был оборудован особый причал для больших углевозных судов. Безопасность судоходства обеспечивали 16 маяков, 14 различных навигационных знаков, 2 спасательные станции. В 1895 г. Одесский порт посетило 3894 парохода, 3789 парусников, 3435 барж, доставивших 22 млн пудов грузов¹⁵³.

¹⁵¹ Гранков Л. М. Русское судоходство. История и современность : в 3 т. — Т. 1. Коммерческий флот России. Страницы истории. — М., 2004. — С. 73. (Для работы на этой линии.)

¹⁵² Экономическая история России (с древнейших времен до 1917 г.): энциклопедия : в 2 т. — Т. 1. — М., 2008. — С. 696–697.

¹⁵³ Экономическая история России. Т. 2... С. 140.

В Бердянске для защиты от ветра и волнений на море в 1866 г. был построен волнорез из сухой каменной кладки длиной в 300 саженей.

Были проведены необходимые работы для поддержания судоходства в Керчь-Еникальском канале. В 1880—1881 гг. осуществлены землечерпательные работы для поддержания глубины канала на всем его протяжении в 5,7 м. Периодически проводилось расширение канала, очищение от образовавшихся наносов.

В Таганроге с 1887 г. проводились работы по углублению гавани, восстановлению повреждённых бурями оградительных молов с установкой на них причальных тумб, реконструкции набережных длиной 735 м. Глубина гаваней Таганрогского порта была доведена до 9 футов (2,7 м) — достаточной для каботажных судов, перевозивших грузы с берега на морской рейд, где из-за мелководья Азовского моря останавливались суда дальнего плавания.

До 1874 г. в Мариупольском порту не имелось никаких искусственных гидротехнических сооружений. Несколько лет шло обсуждение разных проектов развития порта. В 1877 г. Министерство путей сообщения передало Мариупольскому порту землечерпательную машину для углубления реки Кальмиус. Были разработаны планы устройства каменных набережных, затона для зимовки землечерпательного каравана и каботажных судов. В 1889—1891 гг. были построены внутренний волнолом, обеспечивший спокойную стоянку судов у набережных, и английские механические углепрокидыватели для перегрузки угля, подвозимого из шахт Донецкого каменноугольного бассейна.

Дноуглубительные работы были проведены в Днепро-Бугском лимане. В результате глубина Очаковского канала достигла 6 метров. Улучшились условия судоходства вверх по Южному Бугу до Вознесенска. В самом Николаеве была построена новая пристань длиной в 550 саж. (около 1200 м) и к ней проложен железнодорожный путь.

В 1885 г. Александр III принял решение вывести из Севастополя коммерческий порт с передачей его в Феодосию и постройкой к городу железной дороги. Перестройка Феодосийского порта завершилась к 1895 г. В восточной части портового бассейна был устроен защитный мол протяжённостью 622 м. Он был приспособлен для судов, переживавших шторм или ожидавших свободного места у причала. Между набережными и городскими кварталами, подходившими ранее непосредственно к берегу, была насыпана обширная площадь для устройства товарных складов и прокладки рельсовых путей. Длина набережной внутри порта достигла 1120 м.

В 1887—1891 гг. создан порт в Ялте. Были построены: протяжённая набережная вдоль городского берега бухты (665 м), береговая каботажная набе-

режная для мелкосидящих судов (длина 128 м, глубина 4,2 м), мол с внутренней набережной (длина 215 м, глубина 6,6 м). Порт предназначался для захода императорских яхт и пассажирских пароходов РОПиТ¹⁵⁴.

Русским морякам нелегко было конкурировать с более опытными и технически оснащенными западноевропейскими компаниями. Российскому флоту препятствовала дискриминационная политика ряда европейских государств. Например, в порты Британской империи разрешалось заходить только тем судам под российским флагом, которые приходили с русскими товарами. С них брали пошлины в 2 раза выше, чем с судов других государств. Успешной конкуренции также препятствовала высокая эксплуатационная стоимость судов из-за их малого тоннажа. В 1900 г. только 12,5 % всех торговых судов имели вместимость свыше 1000 регистровых тонн¹⁵⁵. Кроме этого — незагруженность судов (более 30 % всех рейсов судов русского торгового флота совершалась без груза), высокая стоимость топлива для паровых двигателей, недостаточная подготовка кадров для морского торгового флота¹⁵⁶.

* * *

Во второй половине XIX века в южнорусских губерниях развернулось железнодорожное строительство. Тяжёлое финансовое положение страны после войны, необходимость искать средства на предстоящую крестьянскую и другие назревшие реформы вынудили царскую бюрократию отказаться от прежней практики — строительства железных дорог исключительно за счёт казны. Получила распространение практика привлечения к постройке дорог частного российского капитала и иностранных кредиторов. В ноябре 1862 г. Комитет министров согласился с предложением члена Комитета железных дорог, камергера императорского двора барона К. К. Унгерн фон Штернберга строить Одесскую железную дорогу на условиях частно-государственного партнёрства и выпустил первый внутренний железнодорожный заём для финансирования стройки. Строительство Одесской железной дороги шло два года. Военное ведомство привлекло к работам около 5 тысяч солдат. Лесные строительные

¹⁵⁴ Житков С. М. Указ. соч. С. 204–210, 228, 258–261; Обзор деятельности Министерства путей сообщения за время царствования императора Александра III. — СПб., 1902. — С. 196–203.

¹⁵⁵ Чистая регистровая вместимость в тоннах — объём внутренних помещений судна для груза и пассажиров. Этот показатель характеризует коммерчески эксплуатируемые помещения.

¹⁵⁶ Гранков Л. М. Русское судоходство. История и современность : в 3 т. — Т. 1. Коммерческий флот России. Страницы истории. — М., 2004. — С. 50–51.

материалы предоставлялись Министерством государственных имуществ из казенных лесов близ Кременчуга. Изыскания трассы проводились инженерами Главного управления путей сообщения и публичных зданий. 7 ноября 1863 г. пробный поезд прошёл по участку Одесса — Балта (196 км). Эта линия связала крупнейший российский торговый порт на Чёрном море с известным торговым центром, издавна проводившим крупные зерновые ярмарки¹⁵⁷. В это же время, по ходатайству новороссийского и бессарабского генерал-губернатора графа П. Е. Коцебу, Унгерн фон Штернбергу разрешили построить железную дорогу от Одессы до г. Бендеры на Днестре¹⁵⁸.

2 октября 1861 г. председатель Комитета железных дорог граф С. А. Строганов с тревогой писал Александру II о необходимости принять срочные меры для развития железнодорожного строительства, чтобы не допустить дальнейшего отставания от европейских стран «в торговом и промышленном движении».

Новый главноуправляющий путями сообщения и публичных зданий генерал-лейтенант П. П. Мельников организовал разработку «сети главных линий железных дорог Европейской России» общей протяжённостью в 4,5 тыс. вёрст. Сеть должна была связать кратчайшим путем земледельческие внутренние губернии с промышленными центрами страны и основными портами на Чёрном и Балтийском морях. В частности, предлагалось проложить рельсовый путь к Севастополю или Феодосии на Чёрном море и к Таганрогу или к Ростову-на-Дону на Азовском море. Основной в плане была Южная линия от Москвы через Тулу, Орёл, Курск, Харьков, Екатеринослав до Севастополя (длина 1439 вёрст). План предусматривал строительство отдельной дороги в Донецком угольном бассейне. Предполагалось построить каменноугольную линию от Екатеринослава до Грушевских каменноугольных месторождений длиной 380 вёрст. Мельников предлагал сооружать железные дороги непосредственно государством, но министры отклонили это предложение ввиду тяжёлого финансового положения страны после поражения в Крымской войне. Строительство линии Москва — Севастополь было поручено группе предпринимателей, в том числе английским банкирам. Но необходимых средств собрать не удалось¹⁵⁹.

Сторонником строительства железных дорог силами частных компаний был статс-секретарь М. Х. Рейтерн, с 1858 г. управляющий делами Комитета желез-

¹⁵⁷ Шаригіна О. А. Історія виникнення і розвитку залізничного та морського транспорту на півдні України (друга половина XIX — початок XX ст.). — Херсон, 2009. — С. 69–71.

¹⁵⁸ Соловьєва А. М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX в. — М., 1975. — С. 90–91.

¹⁵⁹ Там же. С. 89–90.

ных дорог, а с 1862 г. министр финансов. Управляющий Государственным банком Е. И. Ламанский постоянно доказывал, что частная деятельность и привлечение иностранного капитала — единственная возможность в краткие сроки построить много дорог. Правительство выстроило систему гарантийного страхования основных железнодорожных капиталов. На акции и облигации железнодорожных обществ, в период строительства и в случае бездоходной эксплуатации дороги, должны были ежегодно выплачиваться высокие гарантированные доходы за счёт внутренних средств государственного казначейства. Железнодорожным концессионерам была предоставлена широкая свобода и бесконтрольность во всех сферах деятельности при строительстве и эксплуатации железных дорог. Интенсивное строительство железных дорог в 60–70-е годы XIX века породило новый тип капиталиста — предприниматель-подрядчик. Страна узнала о «железнодорожных королях»: К. Ф. фон Мекке, П. Г. фон Дервизе, С. С. Поляков, П. И. Губонине, И. С. Блюхе, Р. В. Штейнгеле, М. А. Варшавском и др.

В 1868 г. коммерции советник С. С. Поляков добился концессии на строительство Курско-Харьково-Азовской магистрали. Строительные работы велись одновременно на разных участках заключёнными и приехавшими на заработки крестьянами. Было построено множество мостов (большинство из них — временные деревянные), 16 паровозных депо (наиболее крупные в Харькове и Славянске), железнодорожных мастерских в Харькове, однотипных пассажирских зданий (многие из них сохранились до настоящего времени). В ходе изыскания трассы, близ Никитовки, были обнаружены залежи мощных угольных пластов. В этом месторождении построены три шахты, снабжавшие углем паровозы и паровые двигатели для водоснабжения железных дорог. Строительством Донецкого участка руководил инженер П. Н. Горлов. Все строительные работы были завершены в рекордный срок — за 20 месяцев. В июле 1869 г. первый поезд прошёл от Курска до Харькова, а в декабре того же года было открыто движение на участках от Харькова до Таганрога и Ростова-на-Дону. По дороге преимущественно перевозили уголь (основные станции погрузки — Никитовка и Харцызск), зерно (Барвенково, Дружковка, Славянск, Щербиновка), пищевую соль (Славянск). В связи с обильными снегопадами и метелями в зимнее время на некоторых участках прекращалось движение. Для борьбы со снежными заносами в 1877 г. учёный-ботаник Н. К. Срединский предложил устраивать лесные посадки вдоль железнодорожных линий. Первая в России «живая заплата» железных дорог появилась вблизи станции Никитовка¹⁶⁰.

¹⁶⁰ Экономическая история России (с древнейших времен до 1917 г.): энциклопедия : в 2 т. — М., 2008. — Т. 1. — С. 1185.

Курско-Харьково-Азовская железная дорога сыграла важную роль в развитии экономики Донецкого угольного бассейна. Она связала обширный район восточной части каменноугольного бассейна с общей железнодорожной сетью страны, значительно расширив рынки сбыта минерального топлива.

Общество Лозово-Севастопольской железной дороги основал известный концессионер П. И. Губонин. Александр II разрешил предоставить обществу правительственную гарантию на весь основной капитал. Строительные работы на протяжении трассы (613 вёрст) были завершены в 1875 г. Руководил строительством генерал-майор М. Н. Анненков. Дорогу строили более 6 тысяч крестьян и рабочих. На последнем этапе, от Симферополя к Севастополю, к работам по просьбе Анненкова были подключены военнослужащие. Только на участке Мекензиевы горы — Севастополь строителям пришлось пробить шесть тоннелей. Значительный объём скальных работ был выполнен при постройке железнодорожных веток по берегам Южной бухты. Новая магистраль связала хлеботородные губернии страны как с внутренним рынком, так и с вывозными портами на Чёрном море. База Черноморского флота получила надёжную связь со столицами и промышленными центрами страны. По ходу строительства основной магистрали были сооружены ветки от Синельникова до Екатеринослава, от Александровки к Днепру, от Ново-Алексеевки к Геническу.

В 1891—1892 гг. за счёт казны осуществлено строительство линии Джанкой — Феодосия (111 вёрст). Эту стройку активно поддерживал известный художник И. К. Айвазовский. Руководил работами известный инженер путей сообщения, член правления Харьково-Николаевской железной дороги Н. П. Меженинов. Официальное открытие Джанкой-Феодосийской железной дороги состоялось 3 августа 1892 г., а грузовое движение к порту запустили 1 сентября 1893 г. Небольшую ветку от Владиславовки до Керчи протяжённостью 85 вёрст строили два года. В постоянную эксплуатацию этот участок был сдан 1 июля 1900 г.¹⁶¹

Для постройки железнодорожной линии между Харьковом и Кременчугом в 1868 г. было образовано новое акционерное общество. Основными концессионерами Общества Харьково-Кременчугской ж. д. стали гофмейстер А. А. Абаза и тайный советник барон К. К. Унгерн фон Штернберг. Концессию утвердили 24 августа 1868 г., и в том же году начались изыскания трассы, составление проекта и строительные работы. Спустя два года первый поезд

¹⁶¹ Айдин Юнус Эмре. Железнодорожное строительство в Крыму во второй половине XIX — начале XX века : дисс. ... канд. ист. наук. — М., 2023. — С. 81–84, 88–89, 137–138, 148–150, 163–164.

пришёл из Кременчуга в Полтаву (110 вёрст), а в июне 1871 г. открылось движение на участке Полтава — Харьков (123 версты). Строительные работы велись под руководством инженера В. Стецковского. Сооружением моста через Днепр у Кременчуга руководил инженер А. Е. Струве¹⁶². 26 ноября 1871 г. Общество Харьково-Кременчугской ж. д. было преобразовано в Общество Харьково-Николаевской ж. д.

В 1872—1873 гг. осуществлено строительство железной дороги от станции Знаменка до города Николаева (222 версты). Движение открыто 20 августа 1873 г. Дорога получила самостоятельный выход к Чёрному морю, одновременно связав Киев кратчайшим выходом к стратегическому черноморскому порту, являвшемуся одной из главных баз Черноморского флота. В 1872 г. в состав Харьково-Николаевской ж. д. вошли участки Кременчуг — Крюков и Крюков — Елисаветград. В 1885—1888 гг. под руководством инженера В. Н. Печковского сооружена линия Ромны — Кременчуг протяжённостью 200 вёрст. В дальнейшем построены подъездные пути к Ахтырке, Гадячу, Лебедину. В 1895—1901 гг. сооружена транзитная линия Полтава — Константиноград — Лозовая. В январе 1901 г. завершилась постройка участка от станции Користовка до станции Пятихатки (67 вёрст), значительно сократившего расстояние между Донбассом и юго-западными губерниями Новороссии и Малороссии. Главные мастерские дороги находились в Полтаве, вагоноремонтные — в Белополье и Крюкове, паровозоремонтные — в Николаеве¹⁶³.

К концу XIX века Харьковский железнодорожный узел стал третьим по значимости в стране. Он обслуживал огромный промышленный регион, сформировавшийся на территории четырех губерний — Харьковской, Екатеринославской, Херсонской, Таврической и Области Войска Донского. Через линии Харьковского железнодорожного узла вывозилась большая часть продукции предприятий Криворожского железорудного и Донецкого угольного бассейнов.

Финансовая несостоятельность абсолютного большинства железнодорожных обществ, развал железнодорожного хозяйства, постоянные грубые нарушения правил эксплуатации заставили правительство пересмотреть железнодорожную политику и признать целесообразным переход железных дорог в казну путём выкупа обанкротившихся железнодорожных предприятий. Первой в 1881 г. была выкуплена Харьково-Николаевская железная дорога,

¹⁶² Крейнис Э. Л. Знаменитые железнодорожные мосты Российской империи. — М., 2013. — С. 78.

¹⁶³ Экономическая история России. Т. 2... С. 1064—1065.

правление которой задолжало государству 18 млн рублей при основном капитале в 38 млн рублей¹⁶⁴.

Среди железнодорожных линий, выстроенных в 1880-х годах, особое место заняла Екатерининская железная дорога. Вопрос о строительстве этой дороги возник ещё в конце 1860-х годов, когда местный краевед и геолог А. Н. Поль выступил с исследованием о богатейших запасах железной руды у местечка Кривой Рог Екатеринославской губернии. Но возникли проблемы с финансированием проекта строительства Западно-Донецкой железной дороги. По просьбе промышленников и губернского земства к нему вернулись в начале 1880-х годов.

Комитет министров 20 февраля 1881 г. утвердил план сооружения казенной железнодорожной магистрали от Долинской до Ясиноватой. Оба участка: Долинская — Нижнеднепровск (227 вёрст) и Ясиноватая — Синельниково (206 вёрст) вступили в строй в мае 1884 г. Руководил строительством инженер В. А. Титов, который учитывал перспективы развития перевозок по этой дороге и добился расширения полосы отчуждения, прочности и устойчивости всех элементов верхнего строения пути, в частности, укладки рельс более тяжёлого типа. На всём протяжении дороги было построено 298 мостов, в том числе пятнадцатипролётный двухъярусный мост через Днепр у Екатеринослава и пятипролётный высокий (23 сажени над уровнем воды) мост через реку Ингулец. Оба — по проектам инженера Н. А. Белелюбского. Были сооружены подъездные пути к рудникам и металлургическим заводам, к реке Днепр. Железнодорожная магистраль соединила Донецкий угольный бассейн с месторождениями железных руд в районе Кривого Рога и способствовала развитию топливно-металлургической базы на юге России. Всего длина Екатерининской железной дороги с заводскими и рудничными ветвями составила 491 версту. В первый же год доходы от перевозок грузов и пассажиров покрыли расходы дороги по её эксплуатации. К 1890-м годам Екатерининская железная дорога вышла на первое место в России по объёму перевозимых грузов¹⁶⁵.

Мощным ускорителем развития экономики региона стала Донецкая каменноугольная железная дорога, выстроенная в 1878—1879 гг. Концессию на

¹⁶⁴ Соловьева А. М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX в. — М., 1975. — С. 100, 104—105, 178—180; *Фортуна* В. В. Выбор Александра III: от рыночного беспредела к государственному регулированию // История в подробностях. — 2015. — № 8. — С. 24—34.

¹⁶⁵ Экономическая история России. Т. 1... С. 743. (В 1882 г. в структуре Министерства путей сообщения было создано Временное управление по постройке Криворожской и Баскунчакской железных дорог.)

её строительство получил предприниматель и меценат С. И. Мамонтов. Она создавалась как сеть линий и ветвей, прорезавших в разных направлениях центральную часть Донецкого угольного бассейна. Основными её частями стали линии Краматорская — Дебальцево — Луганский Завод и Ясиноватая — Дебальцево — Луганский Завод. Важными ветвями стали участки Попасная — Лисичанск, Дебальцево — Зверево, Хацапетовка — Криничная — Ясиноватая. Были построены подъездные пути к рудникам и малонаселённым шахтёрским поселкам. В 1880 г. к Донецкой каменноугольной присоединили Константиновскую железную дорогу (85 вёрст), построенную на средства Новороссийского общества каменноугольного, железодельного и рельсового производства. В 1882 г. была введена в эксплуатацию Мариупольская линия, связавшая угольные месторождения с портом на Азовском море. Это позволило снабжать донецким углём морские порты Чёрного моря, в первую очередь Одессу, которая ранее пользовалась английским углем.

Общая протяжённость Донецкой каменноугольной дороги — 479 вёрст. Управление дорогой находилось в Луганске. Для подготовки квалифицированных кадров в городе открыли первое в Донбассе железнодорожное училище. Связь между станциями поддерживалась с помощью телеграфа. Основной сортировочной станцией стало Дебальцево. Здесь же было основное паровозное депо дороги¹⁶⁶.

Акционерное общество Юго-Восточных железных дорог построило в 1895 г. одноклейную дорогу от Лисичанска до Купянска. Она способствовала росту угледобычи на рудниках сёл Рубежное и Привольное. В 1898 г. однопутная линия Луганск — Миллерово соединила Донецкий бассейн с железнодорожной магистралью Козлов — Воронеж — Ростов. Донбасс получил второй выход в центральный промышленный район страны и в Поволжье.

Важным фактором индустриализации юга России к началу XX века стал железнодорожный транспорт. В 1881—1895 гг. было построено 1093 км железных дорог, а в 1881—1890 гг. — ещё 1141 км. В начале 1890-х годов здесь действовали 9 государственных и частных железных дорог общей протяжённостью 7,6 тыс. вёрст, пятая часть всех железных дорог империи¹⁶⁷.

¹⁶⁶ Экономическая история России. Т. 1... С. 713. (В 1894 г. 2/3 линий было передано Екатерининской железной дороге, 1/3 — Курско-Харьково-Севастопольской железной дороге.)

¹⁶⁷ Лановик Б. Д. Економічна історія України і світу / Лановик Б. Д., Матисякевич З. М., Матейко Р. М. — К., 2006. — С. 317.

Бурный рост железнодорожного строительства вызвал к жизни значительное число предприятий транспортного машиностроения. Вагоностроительные заводы возникли в Горловке и Дружковке, паровозостроительные — в Харькове и Луганске. В 1896 г. по инициативе выходца из Германии Г. Гартмана и главного директора Петербургского международного коммерческого банка И. А. Гольдштадта было учреждено Русское общество машиностроительных заводов. В том же году в Луганске началось строительство паровозостроительного завода производительностью до 20 локомотивов в месяц. Предприятие было оснащено германским оборудованием. Большинство станков и механизмов приводилось в движение электромоторами. Первенец завода — товарный паровоз типа 0-4-0 серии О^а — вышел из цеха 29 мая 1900 г. Паровоз был спроектирован заведующим техническим бюро службы тяги Владикавказской железной дороги инженером В. И. Лопушинским. В 1901 г. завод приступил к производству пассажирских паровозов типа 2-3-0 серии А^в. В 1905 г. по количеству выпущенных паровозов завод в Луганске опередил все остальные паровозостроительные предприятия¹⁶⁸.

Первый паровоз вышел из цехов завода 29 мая 1900 г. В основном Общество работало по заказам казны. Помимо локомотивов, предприятие выпускало сортовое, листовое, кровельное и оцинкованное железо, дымогарные трубы, радиаторы, огнеупорный кирпич и другую продукцию¹⁶⁹.

Русское паровозостроительное и механическое акционерное общество, получив от казны заказ на изготовление 480 товарных паровозов, в 1895—1897 гг. построило в Харькове крупный паровозостроительный завод. Руководителем строительства и первым директором завода стал инженер П. П. Риццони. Предприятие было оснащено станками, кранами и другими механизмами, поставленными из Германии и Франции. При производстве паровозов использовались самые современные технологии. Для подготовки квалифицированных рабочих при заводе открылась специальная школа. Первый паровоз был выпущен 5 декабря 1897 г. С 1901—1902 гг. завод стал выпускать металлообрабатывающие станки, подъёмные машины, компрессоры и другую продукцию. С 1904 г. в его цехах изготавливались мостовые краны, гидравлические прессы, насосы, сверлильные станки. Так Харьковский паровозостроительный стал многопрофильным предприятием.

¹⁶⁸ *Жданов Г. В.* Верность традициям. Очерк истории Ворошиловградского ордена Ленина и ордена Октябрьской революции тепловозостроительного завода имени Октябрьской революции. — М., 1981. — С. 9—11.

¹⁶⁹ *Лановик Б. Д.* Економічна історія України і світу... С. 493—494.

Развитие транспортной инфраструктуры в Новороссии, умеренный климат, разведанные запасы каменного угля и железной руды вызвали приток инвестиций, прежде всего европейских.

В конце 1860-х годов в Донбассе началось строительство трёх металлургических предприятий, расположенных в Лисичанске, Сулине и Юзовке. Первый завод был казённым предприятием, построенным по проекту русских инженеров. Однако ему не удалось наладить выплавку чугуна на минеральном топливе: подвели расчёты проектировщиков на использование местных ресурсов. Проработав около трёх лет, завод закрылся.

Чугуноплавильный, железоделательный и труболитейный завод близ станции Сулин был сооружен в 1869—1874 гг. уральским заводчиком, выходцем из ярославского купечества Д. А. Пастуховым без привлечения правительственных субсидий и льгот. Завод был рассчитан на производство чугуна, изготовление металлоконструкций для мостов, стропил, водопроводных труб, а также вагонеток для рудников. Его продукция использовались при строительстве железнодорожных и шоссейных мостов, крытого рынка в Ростове-на-Дону, водопроводов в Нахичевани-на-Дону, Измаиле, Херсоне и т. д. Предприятие приобрело Грушевские каменноугольные и антрацитовые рудники. Завод производил чугун, разные изделия для железных дорог (костыли, болты, гайки, скрепления, стрелки, крестовины и проч.), листовое железо, трубы, проволоку, лёгкие рельсы для конных, шахтных и фабричных железных дорог, чугунные котлы и др.¹⁷⁰

В 1869 г. английский предприниматель Дж. Юз приобрел концессию на строительство металлургического завода в Новороссийском крае. Было образовано Новороссийское общество каменноугольного, железного и рельсового производств. В комплекс предприятий общества вошли металлургический завод с полным производственным циклом в верховьях реки Кальмиус, три каменноугольные копи, рудники по добыче железной руды. На средства общества была построена Константиновская железная дорога: Петровская (Кривой Торец) — Железная (Фенольная) — Ясиноватая — Юзово — Рудничная (Рутченково) — Еленовка. На станции Юзово находилось основное депо со стойлами для ремонта подвижного состава. Основным грузом на дороге стал уголь. Главным технологическим достижением было использование при плавке чугуна кокса, что значительно повышало производительность завода. Доля новороссийских предприятий в общеимперском производстве кокса к концу века достигла 99,4 %. В 1876 г. предприятие

¹⁷⁰ Экономическая история России. Т. 2... С. 824.

в Юзовке вышло на первое место в России по выплавке чугуна. Уголь, добывавшийся Новороссийским обществом, покупали местные сахарные заводы и Харьковско-Николаевская железная дорога. Кокс и чугун приобретали заводы в Москве, Харькове и Кременчуге. В 1885 г. продукция завода Д. Юза на 23 % удовлетворяла потребности казны в металлургической продукции. Главным заказчиком рельс стало правительство. В 1880-е годы рельсопрокатное производство Д. Юза было загружено государственными заказами на 78 %. В 1873 г. Д. Юзу была установлена премия из казны в размере 50 коп. с каждого пуда изготавливаемых рельсов сроком на 12 лет. В 1874 г. Д. Юз купил у «железнодорожного короля» С. С. Полякова права на концессию по учреждению Азовского металлургического завода, где премиальная выплата предусматривалась при ежегодной производительности в 500 тыс. пудов рельсов¹⁷¹.

В 1877 г. оформилась старейшая в России и наиболее активная организация предпринимателей — Съезд горнопромышленников Юга России. Состоялось 42 очередных и несколько внеочередных съездов, главным образом в Харькове. Руководящий орган — Совет Съездов. С 1906 по 1918 г. председателем Совета был Н. Ф. фон Дитмар. Организация вела учёт потребностей рынка, добивалась принятия благоприятных таможенных и железнодорожных тарифов, занималась рабочим вопросом, защищала интересы региона перед правительством и общественными организациями, издавала периодический орган: с 1888 г. журнал «Горнозаводской листок», с 1910 г. — «Горнозаводское дело». В 1911 г. по инициативе Совета Съездов в Харькове был открыт Горнопромышленный музей¹⁷².

Острая нужда в квалифицированных кадрах поставила перед чиновниками Министерства путей сообщения вопрос о создании сети профессионально-технических училищ. В 1870-е — начале 1880-х гг. открываются училища в Киеве, Кременчуге, Луганске, Одессе и Харькове. В училища принимали при наличии свидетельства об окончании двухклассных сельских, уездных, городских или церковноприходских школ и успешной сдачи вступительных экзаменов по русскому языку и математике. Для детей железнодорожников, начального образования не имевших, предусматривались подготовительные классы. В 1879 г. специальная комиссия из профессоров Института инженеров путей сообщения утвердила единую структуру и учебные программы училищ, а в 1886 г. Комитет министров принял решение передать все казён-

¹⁷¹ Экономическая история России. Т. 2... С. 1264; Соловьева А. М. Указ. соч. С. 133.

¹⁷² Экономическая история России. Т. 2... С. 829.

ные и частные железнодорожные училища в ведение Министерства путей сообщения¹⁷³.

Конец 1880 — начало 1890 гг. — первый этап индустриализации страны. Локомотивом выступило масштабное казённое железнодорожное строительство, стимулирование развития металлургии, машиностроения, промышленности строительных материалов и других отраслей. Оживлению промышленного производства способствовала финансовая политика правительства. Уже в таможенном тарифе 1868 г. была чётко выражена протекционистская политика. Высокими ввозными пошлинами облагалась готовая продукция, умеренными — сырьё, полуфабрикаты, станки и другое оборудование. В конце 1870-х гг. был отменён беспошлинный ввоз железа для железнодорожных компаний и машиностроительных предприятий. Таможенный тариф 1891 г. последовательно защищал все отрасли и стадии производства: от добычи сырья до конечной продукции. Пошлины на ввозимые товары резко увеличились, особенно в группе сырых материалов и полуфабрикатов¹⁷⁴.

Эти меры правительства сделали невыгодным ввоз товаров из-за границы и стимулировали создание новых предприятий на территории страны. Результатом стал рост иностранных инвестиций. При этом особо интересовал иностранных предпринимателей бурно развивавшийся юг России. Ещё до 1890-х годов в угольной промышленности существовало только два иностранных предприятия — Рутченковские копи, купленные в 1873 г. Французским Генеральным обществом, и Новороссийское каменноугольное общество Дж. Юза. Все крупные иностранные каменноугольные фирмы появились в Донбассе в последнее десятилетие XIX века. В 1891 г. парижский Международный банк купил контрольный пакет акций Южно-Русской каменноугольной компании Л. Полякова. В следующем году было основано французское Берестово-Кринкское каменноугольное общество. В 1894 г. бельгийская фирма «Кокериль» приобрела на юге России каменноугольную копи. В 1895 г. было основано французское Екатериновское горнопромышленное общество и франко-бельгийское Макеевское каменноугольное общество. В 1895—1900 гг. бельгийские и французские предприниматели основали целый ряд крупных каменноугольных акционерных обществ: Общество Прохоровских каменноугольных копей (1895), Общество Варваропольских копей (1895), Общество Белянских каменноугольных копей

¹⁷³ История организации и управления железнодорожным транспортом России. Факты, события, люди. К 200-летию транспортного ведомства и образования на транспорте России. — М., 2009. — С. 47—48.

¹⁷⁴ Экономическая история России. Т. 2... С. 868.

(1896), Общество Рыковских каменноугольных копей (1898) и др. Русско-бельгийское металлургическое общество, по примеру Дж. Юза, стало обеспечивать свои сталелитейные заводы собственным углём.

В 1899 г. 75 % всего угля (кроме антрацита), добывавшегося на юге России, производили 15 обществ, из которых 10 принадлежали иностранцам. Если в 1880 г. донецкий уголь использовался в основном в качестве топлива для паровозов и пароходов, то к концу века главным потребителем стали металлургические заводы¹⁷⁵.

Бурное развитие металлургической промышленности на юге России было обусловлено открытием во второй половине XIX века Криворожского месторождения железных руд и началом его промышленной разработки. В криворожской руде содержалось от 60 % до 65 % чистого железа. Это означало, что производительность доменных печей в России была выше западноевропейских. Екатерининская железная дорога, соединившая Донбасс и Кривбасс, делала выгодными иностранные инвестиции в развитие металлургии в этом регионе.

В 1894 г. при участии французского капитала выстроен Дружковский металлургический завод, принадлежавший Донецкому обществу железнорудного и сталелитейного производства (дочерняя компания акционерного общества «Гута Банкова»). Сталь на заводе выплавлялась бессемеровским и мартеновским способами. В 1900 г. завод в Дружковке выпустил свыше 500 тыс. пудов полосового, сортового и листового металла. Но главным в его деятельности стало производство рельсов для железных дорог¹⁷⁶.

В 1895 г. инженеры Ф. Е. Енакиев и Б. А. Яловецкий совместно с группой бельгийских предпринимателей основали Русско-бельгийское металлургическое общество. Близ села Федоровки общество начало строительство металлургического предприятия. Были заложены 2 доменные печи, 2 бессемеровских конвертера, блюминг, рельсобалочный прокатный стан и вспомогательные мастерские.

В 1896 г. фирма «В. Фицнер и К. Гампер» на базе механического и котельного завода построила крупный металлургический завод у станции Краматорская, а в 1899 г. передала его тогда же образованному акционерному Краматорскому металлургическому обществу. Завод развивался как машиностроительное предприятие. Стал поставщиком оборудования для угольной промышленности: стрелочные переводы для подземного транспорта, бады, клетки и др. Сельскому хозяйству поставлялись приводы к молотилкам. Завод служил

¹⁷⁵ История Новороссии... С. 353–354.

¹⁷⁶ Экономическая история России. Т. 1... С. 632.

основной ремонтной базой Курско-Харьково-Азовской железной дороги¹⁷⁷. К Первой мировой войне освоил производство кранов, лебёдок, компрессоров, сталелитейного оборудования, прокатных машин, прессов и т. п. Был налажен ремонт паровозов. В годы войны предприятие выпускало артиллерийские стволы и лафеты, санитарные двуколки. В 1915 г. был построен снарядный цех. В 1916 г. на заводе трудились свыше 4 тыс. человек. Нехватку квалифицированных кадров восполнили китайские рабочие.

В 1896 г. Никополь-Мариупольское горное и металлургическое общество, учреждённое с участием германского капитала, приобрело в США металлургический и трубопрокатный заводы и перевело производство в Мариуполь. Выгодное географическое положение Мариуполя и крупный морской порт способствовали появлению близ города, у станции Саргана Екатерининской железной дороги, ещё одного крупного предприятия. Уже в 1897 г. трубный цех предприятия выполнил первый заказ на поставку труб для керосинопровода Батум — Михайловка¹⁷⁸.

В 1896 г. возле станции Юрьевка железнодорожной линии Дебальцево — Луганск было завершено строительство очередного металлургического завода, построенного Донецко-Юрьевским металлургическим обществом (ДЮМО), основанным предпринимателем и банкиром А. К. Алчевским. За несколько лет завод превратился в одно из крупнейших металлургических предприятий Донбасса¹⁷⁹.

Бельгийское акционерное общество «Русский провиданс» в 1898—1899 гг. построило Сарганский чугуноплавильный и железоделательный завод, предназначенный для производства железнодорожных рельсов, балок и швеллеров из дешёвых керченских руд. В предвоенные годы общество приобрело в собственности Рутченковские каменноугольные копи. Оно владело рудниками по добыче железной руды в Таврической и Херсонской губерниях.

В 1899 г. Генеральное общество доменных печей железоделательных и сталелитейных заводов в России (филиал французской фирмы) закончило строительство металлургического завода в Макеевке.

Технический уровень всех построенных в сжатые сроки предприятий чёрной металлургии на юге России соответствовал самым современным технологическим процессам. На них использовалось оборудование лучших европейских

¹⁷⁷ Старокраматорский ордена Трудового Красного Знамени машиностроительный завод им. Орджоникидзе. — К., 1972. — С. 6.

¹⁷⁸ Там же. Т. 2... С. 87—88.

¹⁷⁹ Там же. Т. 1... С. 716.

производителей. Рост металлургического производства, развитие транспортной инфраструктуры, удобный климат, наличие дешёвой рабочей силы вызвали появление новых предприятий, ориентированных на потребление металла. В 1895—1898 гг. на бельгийские капиталы были построены железодельный завод в Константиновке, машиностроительный и вагоностроительный завод в Горловке, Дружковский вагоностроительный завод, Луганская фабрика по производству ручных инструментов и орудий. В Луганске было налажено производство эмалированной посуды и ламп.

Для металлургических и горнодобывающих предприятий требовались кирпич, бетон, огнеупорные изделия и др. Бельгийское анонимное общество огнеупорных и керамических продуктов в 1896—1898 гг. построило свой завод в Мариупольском уезде, а Бельгийское общество огнеупорных и гончарных изделий — в Бахмутовском уезде.

В 1880-х годах с освоением добычи подземных пластов соли на глубинах 110—150 м резко возросло производство поваренной соли на соляных предприятиях Славянска. В 1881—1886 гг. было выпарено 44 млн пудов соли. В конце XIX века возникло «Товарищество Славянских солезаводчиков», занимавшееся вопросами качества продукции, регулированием цен и рынков сбыта. «Товарищество» объединяло 20, а к 1913 г. 28 действующих солезаводов¹⁸⁰.

В 1890 г. в селе Верхнее Лисичанское на берегу Северского Донца общество «Любимов, Сольве и К^о» начало строить завод по производству соды. В аренду у государства была взята шахта «Дагмара». Вступивший в строй в 1892 г. завод по названию реки стал называться Донецким. В начале XX века на предприятии построили новые цеха для производства каустической соды, бикарбоната натрия и хлорной извести.

В 1898 г. вступил в строй содовый завод в Славянске. Его построило «Южно-Русское общество для выделки и продажи соды и других химических продуктов». Учредителями стали французский подданный Ф. Виаль, купец Ф. В. Кох и барон Ю. Ю. Деллинггаузен. Финансировали предприятие частные французские банки. Французским предпринимателям принадлежало 88 % акций. Завод выпускал кальцинированную, каустическую и двууглекислую соду, хлорную известь, водород и кислород. Обществу принадлежал славянский солеваренный завод «Триплекс».

Переход к более совершенному стрелковому оружию резко увеличил норму расхода патронов. Военное министерство отреагировало решением на основе закрытого Луганского литейного завода построить второй в стране казённый

¹⁸⁰ Пушкарев Г. Г. Указ. соч. С. 130—131.

патронный завод. Завод с проектной мощностью в 130 млн патронов в год вступил в строй действующих в 1895 г.¹⁸¹.

В 1873 г. в Николаеве было завершено строительство завода по выпуску боевых ракет. К. И. Константинов разработал новую конструкцию станка, позволявшего выпускать до 6 ракет в минуту, и получил за это изобретение большую Михайловскую премию. В середине 1880-х боевые ракеты были сняты с вооружения. С 1886 г. Николаевский завод перешёл на выпуск только сигнальных и осветительных ракет. Затем завод перевели в Шостку, где до 1906 г. выпускали сигнальные ракеты.

Основные кадры для своих предприятий Донбасс продолжал черпать из деревень центральных губерний России (Орловской, Курской, Воронежской, Тамбовской, Тульской, Калужской, Рязанской), а также Харьковской, Полтавской, Черниговской, Могилевской губерний и Области Войска Донского. В основном это были крестьяне, в том числе разорившиеся в ходе столыпинской аграрной реформы. Следует отметить, что наблюдался и обратный процесс. Не порвавшие связи с деревней шахтёры уходили на сенокос, уборку хлеба, молотьбу в качестве сельскохозяйственных рабочих, что вызывало текучесть кадров на предприятиях Донбасса.

Уровень жизни рабочих оставался низким. В начале XX века рабочей семье из четырёх человек в месяц требовался в среднем 31 рубль, а зарплата шахтёра крупного Кальмиус-Богодуховского рудника составляла 23 рубля 17 копеек. На металлургических и машиностроительных предприятиях трудилось немало женщин, но их труд ценился дешевле. Расценки за один и тот же объём работы сильно различались. Оплата женского труда была на 25 % меньше мужского, а труд подростков оплачивался на 50 % меньше. Нередко заработная плата выдавалась в виде «талонов» для оплаты покупок в рудничных и заводских лавках, где продукты были дороже рыночных. К тому же из заработка вычитались многочисленные штрафы. Крайне неудовлетворительным было медицинское обслуживание. В Екатеринославской области в 1905 г. один земский врач приходился на 29,3 тыс. жителей. По переписи 1897 г. в Екатеринославской губернии неграмотность среди населения составляла 78,5 %¹⁸².

¹⁸¹ Бескровный Л. Г. Русская армия и флот в XIX веке. Военно-экономический потенциал России. — М., 1973. — С. 327–328; Экономическая история России. Т. 1... С. 632.

¹⁸² Бунтовский С. Донбасс: Русь и Украина. Очерки истории / С. Бунтовский, А. Иванов. — Донецк, 2013. — С. 84–89.

* * *

К концу XIX века горнопромышленный юг России быстро обогнал Урал и превратился в главный металлургический центр страны. Он стал основным районом сталепрокатного и рельсового производства. В 1900 г. на Донецкий угольный бассейн приходилось 91,4 % общероссийской добычи каменного угля (без учёта Домбровского района Царства Польского). В южном регионе (Малороссия, Новороссия, Область Войска Донского и Бессарабия) были сосредоточены самые современные предприятия транспортного машиностроения, действовал ряд оборонных заводов. Регион являлся крупнейшим сосредоточием пищевой промышленности (винокурения и виноделия, производства сахара). Здесь развивались такие отрасли легкой промышленности, как кожевенное дело, мыловарение, табачное и стекольное производство. На заводах Лисичанска и Славянска вырабатывалось 63 % всего количества соды, производившегося в России. Недалеко от Никитовки было расположено единственное в России предприятие по производству ртути. Только в Донбассе на рубеже веков действовало до 300 разных предприятий и заведений металлообрабатывающей, химической и пищевкусовой промышленности, на которых трудилось до 20 тысяч рабочих¹⁸³. Россия завершала промышленный переворот и вступала в стадию индустриального общества. Транспорт сыграл в этом процессе решающую роль.

¹⁸³ Экономическая история России. Т. 1... С. 714; Иванов А. Донбасс: Русь и Украина. Очерки истории / А. Иванов, С. Бунтовский. — Донецк, 2013. — С. 76–77.

Глава 4

РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ НОВОРОССИИ И КРЫМА НАКАНУНЕ И В ГОДЫ ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

Пути сообщения в России не имели единого центра управления. В процессе огосударствления железных дорог в последней четверти XIX века в Северном Причерноморье не осталось крупных частных железнодорожных линий. Казённые 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. Вопросы сооружения, благоустройства и эксплуатации морских портов, технический надзор за состоянием морского побережья в границах акваторий, наблюдение за деятельностью частных мореходных компаний находились в ведении Министерства торговли и промышленности. Оно же рассматривало общие вопросы коммерческого морского судостроения. 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 века были переданы в управление и эксплуатацию земским учреждениям. И лишь общеимперские шоссейные дороги подчинялись Министерству путей сообщения.

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.

В 49 губерниях Европейской России к началу 1902 г. имелось всего 17 935 вёрст шоссейных и мощёных дорог (казённых и земских) и 190 575 вёрст земских грунтовых дорог. Кроме того считалось, что есть около миллиона вёрст просёлочных дорог¹⁸⁴.

¹⁸⁴ Гужевые и водные пути. Свод трудов местных комитетов по 49 губерниям Европейской России / Высочайше учрежденное Особое Совецание о нуждах сельскохозяйственной промышленности; сост. П. И. Рудченко. — СПб., 1904. — С. 6.

На заре XX века специалисты называли Россию «классической страной бездорожья»¹⁸⁵. 32 % населённых пунктов поддерживали связь с внешним миром только верховыми и пешеходными тропами. Подчас до ближайшей грунтовой дороги нужно было идти пешком до 80 вёрст. Просёлочные 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 чернозёмными. 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 её руками.

В 1906 г. были опубликованы «Технические правила производства работ по ремонту шоссе». Частичный ремонт предполагал заделку щебнем выбоин, ям и других неровностей, образовывавшихся 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 губерния¹⁸⁶. Имея значительное количество месторождений строительных материалов, Россия ввозила из-за границы камень, песок, кирпич, глину, известь и др.

В России при строительстве дорог применяли клинкер — так называемый искусственный камень. Его использование рассматривалось на первом съезде деятелей по шоссеному делу в 1914 г. В постройке и ремонте дорог по-прежнему широко применялся ручной труд. В Киевском округе путей сообщения в 1909—1910 гг. прошло испытание паровых катков разных систем. К началу Первой мировой войны дорожники округа располагали 18 паровыми и 61 конным катками и одним автомобилем. Дорожно-строительный парк Министерства путей сообщения состоял из 380 единиц. Это были механические и паровые катки, камнедробилки, грязеочистительные и пылеочистительные машины, треугольники-уровнители и др. При строительстве государственных шоссе МПС накануне Первой мировой войны стало применять моторные катки¹⁸⁷. Инженерные кадры для дорожного хозяйства готовили институты инженеров путей сообщения.

В январе 1902 г. по инициативе министра финансов С. Ю. Витте было создано межведомственное Особое совещание о нуждах сельскохозяйственной

¹⁸⁵ Мейен В. Ф. К вопросу о гужевых дорогах. — СПб., 1909. — С. 1.

¹⁸⁶ Кудрявцев А. Указ. соч. С. 253.

¹⁸⁷ Там же. С. 255—259.

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 тыс. человек¹⁸⁸. По итогам работы были составлены своды, касающиеся отдельных вопросов, включённых 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 просёлочных 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»¹⁸⁹. 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»¹⁹⁰. 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 48–90 %¹⁹¹. В телегу на грунтовых дорогах, как правило, грузили не более 30 пудов. По мнению ряда комитетов,

¹⁸⁸ Экономическая история России (с древнейших времен до 1917 г.): энциклопедия : в 2 т. — Т. 2. — М., 2009. — С. 198–199.

¹⁸⁹ Гужевые и водные пути... С. 8.

¹⁹⁰ Там же. С. 11.

¹⁹¹ Мейен В. Ф. Указ. соч. С. 6.

грунтовые дороги даже при хорошем содержании не могли существенно влиять на развитие торгового обмена. Шоссе позволяло увеличить грузоподъёмность телеги до 60 пудов. Поэтому большинство местных комитетов Особого совещания о нуждах сельскохозяйственной промышленности высказывались за увеличение сети шоссейных 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»¹⁹².

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 шоссейному делу в 1914 г. представитель Харьковского губернского земства Н. П. Виноградов отметил, что постройка одной версты обычной грунтовой дороги обходится в 300 рублей, а её 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»¹⁹³.

Большая часть отечественных дорог не удовлетворяла самым минимальным требованиям эксплуатации. Так, инженер Н. Александров с грустной иронией отметил в своей статье, что пассажир даже на только что построенной трассе, «на первой же версте летит из экипажа вон, или не может найти следов только что устроенной дороги»¹⁹⁴. Согласно приблизительным подсчётам инженера Е. Головачева, Россия уже в последней трети XIX века ежегодно теряла от «дурного состояния наших дорог» 353 млн руб.¹⁹⁵

В 1895 г. по Санкт-Петербургу проехал первый автомобиль. В следующем году торговый дом «Еланский и К^о» установил автобусное движение между Сим-

¹⁹² Гужевые и водные пути... С. 21.

¹⁹³ Труды первого съезда деятелей по шоссейному делу. 1914. Часть 1. Общие сведения и стенографический отчет. — Пг., 1914. — С. 3, 9, 28.

¹⁹⁴ Водные пути и шоссейные дороги. — 1917. — № 2-3-4. — С. 62.

¹⁹⁵ Лебедев А. В. История транспорта России в XIX — начале XX века. — Ярославль, 2011. — С. 56; Мейен В. Ф. К вопросу о гужевых дорогах. — СПб., 1909. — С. 5–6.

ферополем, Ялтой и Севастополем, для чего во Франции был куплен автобус¹⁹⁶. Появление в стране автомобилей не могло не повлиять на улучшение состояния дорог. Согласно требованиям, ширина проезжей части должна была увеличиться до 4 сажень (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 м¹⁹⁷. Поэтому реконструкция шоссе́йных 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 сажень (7,8 м) с устройством тротуара и мощением обочин¹⁹⁸. В начале XX века при строительстве дорог в России стали применять асфальтовое покрытие. Первый участок такой дороги в Новороссии был построен в Одессе в 1904 году¹⁹⁹. Однако абсолютное большинство шоссе́йных дорог, как и в XIX веке, строилось с щебёночным 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.

На 1 января 1913 г. в ведении Киевского округа путей сообщения находилось 2027 вёрст шоссе́йных и мощёных дорог. Из них в Крыму — 581,4 верста²⁰⁰. В годы Первой мировой войны из-за усиленной эксплуатации большинство грунтовых дорог и шоссе пришли в негодность. Инспекторы Управления шоссе́йных дорог повсеместно отмечали плохое состояние большинства шоссе́йных дорог Киевского округа путей сообщения. Ремонт, по свидетельству инспекторов, проводился случайно подобранными рабочими и производился небрежно. После дождей участки дорог превращались в «корыто с водой», мосты с деревянными настилами требовали замены на более прочный материал²⁰¹.

В шоссе́йной службе Киевского округа путей сообщения было составлено «Руководство при срочных работах по исправлению грунтовых дорог». Исправить дорогу означало допустить проезд воинской фуры весом до 540 пудов.

¹⁹⁶ Экономическая история России. Т. 1.. С. 581.

¹⁹⁷ *Тухолка П. С.* О приспособлении шоссе́йных дорог к автомобильному движению. — СПб., 1912. — С. 4, 9.

¹⁹⁸ Всеподданнейший отчет о деятельности Министерства путей сообщения за 1913 год. — Пг., 1914. — С. 108.

¹⁹⁹ Дороги России: Исторический аспект / Под ред. А. А. Надежко. — М., 1996. — С. 60.

²⁰⁰ Очерк деятельности Киевского округа путей сообщения. — Киев, 1913. — С. 295.

²⁰¹ РГИА. Ф. 161. Д. 349. Л. 2–4, 48–49.

Для этого нужно было отремонтировать мосты и подъезды к ним, в деревнях устраивать проезжую часть из фашиной²⁰² или хворостяной выстилки. Можно было использовать камыш или снопки с соломенных крыш. Подъёмы и спуски рекомендовалось мостить камнем или выстлать деревянным настилом²⁰³.

В годы войны увеличилось количество ходатайств от предпринимателей о строительстве дорог в индустриальных районах юга России. Так, 1 мая 1915 г. Совет Съезда горнопромышленников юга России направил письмо министру торговли и промышленности о целесообразности связать шоссейными дорогами крупные заводы Донбасса с уездными и административными центрами — Камышевахой, Мариуполем, Старобельском и Таганрогом. Помимо этого, предлагалось построить дороги: Луганск — Старобельск (95 вёрст), Дебальцево — Бахмут (40 вёрст), Бахмут — Славянск (40 вёрст), Дебальцево — Штеровка (45 вёрст), Штеровка — Ольховский завод — Луганск (58 вёрст), Горловка — Бахмут (30 вёрст) и другие. Всего 1260 вёрст. Эти шоссе позволили бы соединить антрацитные и каменноугольные рудники, находившиеся вблизи металлургических заводов с городами, откуда доставлялись основные «жизненные продукты» для рабочих.

По всей видимости, Министерство торговли и промышленности запросило мнение МПС по этому вопросу. 12 июня 1915 г. Управление внутренних водных путей и шоссейных дорог сообщило в Горный департамент Министерства торговли и промышленности, что МПС строит дороги общегосударственного значения, а просьба горнопромышленников состоит исключительно в интересах местной горной промышленности и дороги должны строиться за счёт местных средств²⁰⁴.

После Февральской революции в Ставке Верховного главнокомандующего было созвано совещание по разработке плана строительства дорог с твёрдым покрытием как на театре военных действий, так и в прилегающих губерниях, поскольку грунтовые дороги в распутицу становились «абсолютно непроезжими». Например, предлагалось построить меридианное шоссе от Нарвы через Псков, Витебск, Бобруйск, Киев, Тирасполь до Одессы²⁰⁵. Всего планирова-

²⁰² Фашина — туго стянутая связка хвороста, используемая главным образом для укрепления проезжей части сухопутных дорог, откосов гидротехнических сооружений и др.

²⁰³ Руководство при срочных работах по исправлению грунтовых дорог. — Киев, [1915]. — С. 9—11.

²⁰⁴ РГИА. Ф. 37. Оп. 72. Д. 84. Л. 2 об. — 3 об., 6 — 6 об.

²⁰⁵ Дороги России: Исторический аспект / Под ред. А. А. Надежко. — М., 1996. — С. 66—67.

лось построить 3010 вёрст дорог с твёрдым покрытием. Однако разработчики признавали, что осуществить эти планы можно будет только в мирное время. При этом дорожное строительство позволит сразу после демобилизации армии привлечь достаточное количество рабочей силы²⁰⁶.

2 мая 1917 г. Управление шоссейных дорог Министерства путей сообщения направило Временному правительству доклад «О подчинении заведывания участка Крымских казенных шоссе непосредственно Управлению шоссейных дорог и об изменении штата Управления названного участка»²⁰⁷.

* * *

Для доставки грузов в черноморские порты использовался водный транспорт. В конце XIX века речное судоходство осуществлялось на Днестре, Днепре и Южном Буге и на некоторых притоках этих рек. Однако интенсивное движение судов речного флота находилось в постоянной зависимости от уровня воды. Многие реки становились судоходными только при весеннем подъёме 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 — снесённые водой деревья с корнями и замытые в песок под водой. В начале XX века 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, судовладельцев. 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.

²⁰⁶ РГИА. Ф. 161. Оп. 1. Д. 383. Л. 4—8. (В том числе 2125 вёрст в первую очередь.)

²⁰⁷ РГИА. Ф. 161. Оп. 1. Д. 291. Л. 141.

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 пудов²⁰⁸. 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»²⁰⁹. Поэтому Киевский биржевой комитет обсуждал вопрос о возможности соединения Днепра с Западной Двиной для создания альтернативного пути вывоза грузов.

В навигацию 1913 г. грузооборот в нижнем течении Днепра и его притоков (ниже порогов) на судах и плотах составил 74,5 млн пудовёрст, в бассейне Южного Буга — 26,3 млн пудовёрст, в бассейне Днестра — 11,6 млн пудовёрст²¹⁰. 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 сплавопромышленников». Статистика пассажирских перевозок по рекам Министерством путей сообщения не велась²¹¹.

Второй после Днепра судоходной рекой был Южный Буг. От Николаева до устья глубокое русло позволяло морским судам подходить к городским пристаням. В начале XX века по нему в среднем ежегодно перевозилось бо-

²⁰⁸ Там же. С. 25.

²⁰⁹ Материалы для статистико-экономического обследования Черноморско-Балтийского водного пути / Киевский округ путей сообщения. — К., 1912. — С. 51—53, 100.

²¹⁰ 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. — К., 1915. — С. 74.

²¹¹ Всеподданнейший отчет о деятельности Министерства путей сообщения за 1913 год. — Пг., 1914. — С. 89.

лее 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 рассмотрен²¹².

Всего в начале века по Днепру, Южному Бугу и Днестру перевозилось до 18 % всех грузов, доставлявшихся потребителям по 12-ти основным речным бассейнам европейской части России²¹³.

XXII съезд горнопромышленников Юга России в 1897 г. просил министра земледелия и государственных имуществ ходатайствовать перед министром путей сообщения об устройстве судоходного пути по Северному (Северскому) Донцу²¹⁴. В предвоенные годы были проведены работы по шлюзованию этой реки, и она стала судоходной от устья до станции Гундоровской (213 вёрст). Всего было построено 7 плотин со шлюзами. В результате глубина фарватера стала не менее 1,1 сажени (2,3 м)²¹⁵. В акте о приёме искусственных сооружений от подрядчика было отмечено, что все шлюзы и плотины «расположены в русле реки правильно и что они построены вполне солидно»²¹⁶.

Во всеподданнейшем отчёте МПС за 1913 г. сообщалось о неблагоприятных условиях навигации на Дону, Верхнем Днепре, Днестре. По сравнению с 1912 г. мелководье резко уменьшило пропуск судов и сплав плотов в районе днепровских порогов. Поэтому МПС внесло на рассмотрение российского парламента предложение о начале работ по шлюзованию порогов, оценив стоимость работ в 37,2 млн рублей²¹⁷. Начавшаяся Первая мировая война не позволила осуществить эти планы. К ним вернулись в 1917 г., дополнив предложениями о дноуглубительных работах от Херсона до Александровска, чтобы эта часть Днепра стала доступной для морских каботажных судов²¹⁸.

²¹² Всеподданнейший отчет о деятельности Министерства путей сообщения за 1913 год. — Пг., 1914. — С. 102.

²¹³ История народного хозяйства Української РСР. Т. 1. — Киев, 1983. — С. 413.

²¹⁴ РГИА. Ф. 190. Оп. 4. Д. 173. Л. 4 — 4 об.

²¹⁵ РГИА. Ф. 196. Оп. 1. Д. 2. Л. 92–94.

²¹⁶ Акты окончательного освидетельствования и приемки от подрядчика шлюзов и плотин на реке Северном Донце. — Пг., 1915. — С. 2.

²¹⁷ Всеподданнейший отчет о деятельности Министерства путей сообщения за 1913 год. — Пг., 1914. — С. 95.

²¹⁸ Об установлении плана строительства новых водных путей, улучшения и развития существующих и о потребных на то ассигнованиях. — Пг., 1917. — С. 31.

Война застигла навигацию 1914 г. во второй её половине, когда большая часть грузов была перевезена или находилась в пути. Положение судоходства осложнилось к концу навигации 1915 г. из-за мобилизации квалифицированных рабочих и проблем с ремонтом при недостатке металла и топлива. Проведившимися наборами в войска командный состав на судах сократился до минимума; команды пополнялись подростками и женщинами, совершенно непригодными к ответственной судовой работе²¹⁹. Были случаи, когда суда не могли выйти в плавание из-за отсутствия команд²²⁰. В 1916 г. по Нижнему Днепру и Южному Бугу было перевезено 60 753 тыс. пудов разных грузов. С пристаней Херсона, Николаева, Каховки, Никополя, Александровска, Вознесенска и других пристаней на судах было отправлено 2 568 тыс. пудов хлебных грузов, 44 тыс. пудов соли, 40 тыс. пудов каменного угля. На баржах и других непаровых судах — соответственно 28 832 тыс. пудов хлебных грузов, 97 тыс. пудов соли, 30 262 тыс. пудов каменного угля и 820 тыс. пудов дров²²¹.

29 марта 1916 г. министр путей сообщения А. Ф. Трепов утвердил «Правила о местном заведывании водными перевозками в бассейнах Днепра, Южного Буга и Днестра». Уполномоченному Распорядительного комитета по водным перевозкам в бассейнах этих рек было предложено вести статистику грузооборота пристаней, наблюдение за выполнением планов перевозок и техническим состоянием судов. Под его председательством учреждался Днепровский порайонный комитет по водным перевозкам из представителей различных заинтересованных ведомств. Ему поручалось разрабатывать меры по повышению провозной способности водных путей, согласование водных и железнодорожных перевозок, рассмотрение ходатайств судовладельцев о судах на строительство или ремонт складских помещений, постройку новых речных судов²²².

Незадолго до Февральской революции Управление внутренних водных путей представило проект постановления «Об установлении плана строительства новых водных путей, улучшения и развития существующих и о потребных на то ассигнованиях». В нём признавалось, что существовавшая водная логистическая структура не приспособлена для перевозки каменного угля из

²¹⁹ Отчет о деятельности Особого совещания для обсуждения и объединения мероприятий по перевозке топлива и продовольственных и военных грузов: за период сентябрь 1915 г. — сентябрь 1916 г. — Пг., 1916. — С. 66, 67.

²²⁰ Известия Распорядительного комитета по водным перевозкам. — 1916. — № 1. — С. 2.

²²¹ Движение грузов по внутренним водным путям Европейской России в навигацию 1916 г. — Пг., 1917. — С. 25.

²²² РГИА. Ф. 197. Оп. 1. Д. 5. Л. 116—117.

мест добычи потребителям, а перевозки хлеба часто не являлись кратчайшими и экономически обоснованными. При этом за счёт дешёвой стоимости перевозок хлеб, топливо и лес составляли 80 % всего водно-речного грузооборота²²³. Общая длина судоходных рек в России на начало 1917 г. составляла 88 тыс. вёрст, протяжённость сплавных рек — 183 тыс. вёрст. Управление констатировало, что Днепр в верхнем и среднем течении по-прежнему не имеет выхода к Чёрному морю из-за днепровских порогов. Шлюзование порогов оставалось первостепенной задачей ведомства путей сообщения. Только это могло открыть путь углю, нефти и соли в область верхнего Приднепровья и вывозу леса на юг.

В Управлении внутренних водных путей фиксировали, что в годы войны резко сократилось производство судов для русской водной сети. Если в предвоенном 1913 г. судостроительные заводы передали заказчикам 220 судов, то в 1914 г. — 210, в 1915 г. — 120, а по итогам 1916 г. — не более 30-ти. Для продления навигации предлагалось построить в первые семь послевоенных лет не менее 10-ти речных пароходов-ледоколов²²⁴.

В 1917 г. продолжилось падение объёма речных перевозок. Например, по Нижнему Днепру они уменьшились на 38 %. Среди основных причин было ухудшение технического состояния флота, резкое падение производительности труда и дисциплины работников речного флота. Проведённая в 1917 г. перепись судов показала, что почти половина из них требовала ремонта. После падения самодержавия в результате Февральской революции во всех морских и речных бассейнах создавались профсоюзы водников. На учредительном съезде в Петрограде в июле 1917 г. был образован Всероссийский профессиональный союз моряков и речников торгового флота. Работники водного транспорта явочным порядком устанавливали свои правила организации труда, в частности 8-час. рабочий день на пристанях и в портах, уменьшили нормы дневной выработки. После закрытия навигации 1917 г. противоречия между судовладельцами и судоработниками достигли крайнего напряжения и профсоюзные организации потребовали от властей национализации речного флота²²⁵.

²²³ Об установлении плана строительства новых водных путей, улучшения и развития существующих и о потребных на то ассигнованиях. — Пг., 1917. — С. 1.

²²⁴ Там же. С. 76, 79.

²²⁵ Российская революция 1917 года: власть, общество, культура : в 2 т. — М., 2017. Т. 1. — С. 375–376; Россия в 1917 году: энциклопедия. — М., 2017. — С. 812–813.

* * *

Чёрное и Азовское моря по климатическим условиям были самыми благоприятными для морского судоходства России. Ввоз и вывоз товаров малым каботажем через порты Черноморско-Азовского побережья и Дуная накануне Первой мировой войны составлял третью часть общероссийского. На долю Русского общества пароходства и торговли (РОПиТ) приходилась пятая часть тоннажа морского торгового флота России. В 1913 г. это общество располагало 84 пароходами. Ему принадлежал антрацитовый рудник в Донбассе, судостроительный и судоремонтный заводы в Одессе. Помимо зарубежных линий, РОПиТ осуществляло регулярные перевозки между Одессой и Батуми²²⁶. Одним из основных перевозчиков грузов и пассажиров вдоль Черноморского побережья Российской империи было Российское транспортное и страховое общество. Оно обслуживало маршрут Одесса — Батум с заходом кораблей в порты Евпатории, Севастополя, Ялты, Феодосии, Керчи, Анапы, Новороссийска и другие. В выходные дни пассажирские суда курсировали на линии Одесса — Николаев. Общество обслуживало речные маршруты Херсон — Николаев и Херсон — Александровск²²⁷.

Развитие перевозок потребовало технической реконструкции главного порта юга России — Одесского. На рубеже XIX—XX вв. были перестроены Бакалейная набережная, часть Карантинного мола, Военный мол, построены Нефтяная гавань, два эллинга, электростанция и адмиралтейство РОПиТ, расширены мастерские. На все молы и набережные были проведены рельсовые пути. Погрузка хлеба в трюмы кораблей могла осуществляться прямо из вагонов, которые подавались на специальную эстакаду. Во всём порту было электрическое освещение. Для проводки судов в зимнее время в порту имелся ледокол. Общая площадь территории порта составила 77 га. Ежегодно велись землечерпательные работы для удаления наносов и постепенного углубления порта. В 1902 г. из Одессы отплыло 8570 судов, в том числе в заграничное плавание ушли 1133 парохода. Это свидетельствовало о том, что первое место среди всех портов Черноморско-Азовского бассейна безоговорочно принадлежало Одессе²²⁸.

²²⁶ Под флагом Родины : Очерки истории Черноморского пароходства. — Одесса, 1967. — С. 93.

²²⁷ Официальный указатель железнодорожных, пароходных и других пассажирских сообщений: С 1 сентября 1914 г. по 18 апреля 1915 г. — СПб., [1915]. — С. 500–507.

²²⁸ Шляхов О. Б. Судновладельцы і моряки Азово-Чорноморського басейну (90-т і рр. XIX ст. — 1914 р.). — Дніпропетровск, 2003. — С. 19.

В конце XIX века был существенно перестроен порт в Николаеве. Здесь появилась Каботажная гавань, которая могла вместить до 200 речных и каботажных судов. Каботажный мол был соединён железнодорожной линией со станцией Николаев Южных железных дорог. В Николаевском порту имелись плавучие элеваторы, паровой 20-тонный кран, два лебедка. Весь порт имел электрическое освещение²²⁹.

Углубление подходов к николаевскому и херсонскому портам значительно сократило каботажные перевозки зерна в Одессу с перегрузкой его на суда дальнего плавания. Прямые заграничные перевозки зерна с погрузкой в Херсоне выросли с 1902 г. по 1913 г. более чем в 7 раз. Зерноэкспорт Николаева с 1894 г. по 1913 г. увеличился на 35 %²³⁰. На рубеже XX века грузооборот причерноморских портов в каботажных перевозках значительно изменился. В 1905 г. по сравнению с 1890 г. в порту Новороссийска он вырос в 2,8 раза, Феодосии и Ялты — в среднем в 2,2 раза, Севастополя — в 1,1 раза и несколько сократился в портах Аккермана и Батума²³¹.

9 мая 1909 г. Совет Министров Российской империи принял решение о передаче Добровольного флота в ведение Министерства торговли и промышленности²³². Перед ним была поставлена задача значительно усилить перевозки грузов и пассажиров на Дальний Восток. В структуре Добровольного флота появилось специальное Управление делами на Дальнем Востоке. В 1913 г. число регулярных рейсов между Одессой и Дальним Востоком возросло до 18²³³. Помимо РОПиТ и Добровольного флота, в Черноморско-Азовском бассейне осуществляли перевозки и более мелкие частные компании, остро конкурировавшие за грузы и пассажиров: Общество пароходства по Дону, Азовскому и Черному морям; Общество Черноморско-Дунайского пароходства²³⁴, Русское общество регулярных линий, Российское транспортное и страховое общество, Южное

²²⁹ Приморские торговые порты Европейской России: Белое, Балтийское, Черное и Азовское моря // Труды Отдела торговых портов. — Вып. XXIV. — СПб., 1908. — С. 37–47, 52–57.

²³⁰ Бернштейн-Коган С. В. Очерки географии транспорта. — М. ; Л., 1930. — С. 212–213.

²³¹ Приморские торговые порты Европейской России: Белое, Балтийское, Черное и Азовское моря // Труды Отдела торговых портов. — Вып. XXIV. — СПб., 1908. — С. 10.

²³² Яровой В. В. Добровольный флот. — СПб., 2010. — С. 13.

²³³ Шляхов О. Б. Судновладельцы и моряки Азово-Черноморского бассейна (90-е и 1-е десятилетия XIX ст. — 1914 г.). — С. 69.

²³⁴ В 1903 г. государство выкупило имущество этого общества и образовало Русское Дунайское пароходство.

пароходное общество, Ново-Азовское пароходство М. Дицмана, пароходства И. Кошкина, П. Регира, А. Трапани, А. Стороженко, А. Шовалди и др.²³⁵

Война внесла существенные изменения в работу РОПиТ и других доходных компаний на Чёрном и Азовском морях. Плавание стало опасным. Суда подрывались на минах и подвергались обстрелам с турецких военных кораблей. Капитанам судов было запрещено выходить из Одессы, Николаева, Херсона, Севастополя и Батума в ночное время из-за минных заграждений вблизи Одесского и других портов. Всё это не могло не сказаться на масштабах перевозок по морю. Если в 1913 г. из Одессы в зарубежное плавание ушло 733 судна, в 1914 — 514 (в основном в первое полугодие), в 1915 — 5, в 1916 и 1917 гг. — ни одного. В каботажном плавании в 1913 г. в Одессу прибыло 6895 судов, в 1916 г. — только 2023 судна²³⁶. Значительное количество рабочих портовых предприятий, грузчиков и торговых моряков были призваны в армию и на военно-морской флот. К военно-судовой повинности на Чёрном и Азовском морях было привлечено 255 судов различного типа торгового флота (из них 30 ранее принадлежало иностранным владельцам). В основном они использовались для военных перевозок. 12 августа 1914 г. в состав заградителей Черноморского флота были включены самые быстроходные суда РОПиТ — «Великий князь Алексей», «Великий князь Константин», «Великая княгиня Ксения», «Цесаревич Георгий» и ещё четыре судна. Крупный пароход «Петр Великий» стал плавучим госпиталем. Наиболее современные суда — «Император Николай I» и «Император Александр III» — стали вспомогательными крейсерами — гидроавиатранспортами Черноморского флота. В марте 1915 г. ещё 40 судов РОПиТ были зачислены в состав Транспортной флотилии Черноморского флота, предназначенной для оперативной перевозки войск²³⁷.

В РОПиТ осталось только несколько небольших судов, поддерживавших сообщение между Николаевым, Херсоном и Одессой. Коммерческие перевозки осуществлялись в основном в Азовском море, где в навигацию 1915 г. было перевезено 16,7 млн пудов грузов, в основном пшеницы и антрацита. Здесь работали корабли Азово-Черноморского пароходства и суда Сарандинаки²³⁸.

²³⁵ Шляхов О. Б. Указ. соч. С. 62–77.

²³⁶ Под флагом Родины : Очерки истории Черноморского пароходства. — Одесса, 1967. — С. 109–111.

²³⁷ Россия в Первой мировой войне, 1914–1918: энциклопедия : в 3 т. — М., 2014. — Т. 2. — С. 438–439.

²³⁸ Пузырев В. П. Торговый флот России в Первой мировой войне 1914–1917 гг. — М., 2001. — С. 95.

С началом военных действий и блокадой Дарданелл суда Добровольного флота «Саратов», «Херсон» и «Владимир» стали военными транспортами, а буксир «Доброволец» — тральщиком Черноморского флота. Осенью 1916 г. Обществу Черноморской железной дороги, осуществлявшему постройку железнодорожной линии вдоль черноморского побережья Кавказа, было разрешено иметь свои суда на Азовском и Чёрном морях для перевозки строительных грузов²³⁹. Одно из этих судов — транспорт «Сиракузы» — в 1917 г. было потоплено немецкой подводной лодкой у Нового Афона. Судостроительные заводы и мастерские основных портов перешли на производство снарядов и ремонт оружия. Для координации деятельности всех видов транспорта и рационального использования технических средств 1 июня 1916 г. император Николай II утвердил «Временное положение об Управлении грузовыми перевозками по Черному и Азовскому морям». Возглавлял это Управление начальник морских перевозок из чинов морского ведомства, подчинявшийся командующему Черноморским флотом²⁴⁰.

В 1917 г. существенных перемен в морских перевозках не произошло, поскольку основные морские порты на Балтийском и Черноморско-Азовском бассейнах использовались исключительно для каботажных перевозок грузов. На страницах ведомственной печати обсуждались перспективы развития отечественного морского флота. На майском съезде представителей военно-промышленных комитетов в резолюции по морскому транспорту признавалось, что его тоннаж «был безусловно недостаточен до войны, ослаблен потерями во время войны и потому немедленное увеличение его является государственной необходимостью и должно быть всячески поддержано государством»²⁴¹. Всероссийский съезд профсоюза моряков и речников принял резолюцию, требующую строить национальный торговый флот за счёт государства, независимо от инициативы частных предприятий. При этом профсоюзные лидеры настаивали на своем участии в управлении отраслью и принятии решений в области судостроения и повседневной деятельности флота. Все транспортные суда Черноморско-Азовского бассейна, осуществлявшие перевозки в интересах военного и гражданских ведомств, были собраны в Одессе (1290 судов). С декабря 1916 г. по апрель 1917 г. эти суда перевезли 194 тыс. человек, свыше 18 тыс. голов лошадей и скота, 38 тыс. тонн прочих грузов. В дальнейшем суда были переключены на подвоз продовольствия для Одессы и действующей

²³⁹ РГИА. Ф. 40. Оп. 1. Д. 72а. Л. 49.

²⁴⁰ РГИА. Ф. 197. Оп. 1. Д. 59. Л. 43 — 44 об.

²⁴¹ Русское судоходство. — 1917. — № 5–6. — С. 20.

армии. В течение августа — сентября 1917 г. морем в Одессу было доставлено 248,1 тыс. тонн продовольствия. Осенью в порты Чёрного и Азовского морей было доставлено 786,5 тыс. тонн различных грузов, и перевезено 50 тыс. человек и 8 тыс. голов лошадей и скота.

После Февральской революции среди судовых команд военных и коммерческих судов произошла серьёзная радикализация настроений. К осени 1917 г. все флоты и флотилии, включая базы флотов, за исключением Севастопольской, безоговорочно высказались за передачу всей власти Советам²⁴².

* * *

Территорию Новороссии и Крыма в начале XX века обслуживали линии трёх казённых железных дорог: Екатерининской, Юго-Западных и Южных. В 1913 г. протяжённость железных дорог Малороссии и новороссийских губерний составила 10 900 км, и они перевезли 104 млн тонн грузов и 48 млн пассажиров²⁴³.

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 инженера Л. Д. Проскуракова, возведён под руководством инженера Ф. В. Лата) имел длину 336 м и наибольшее в России пролетное строение — 190 м²⁴⁴. На 694-х верстах введена полуавтоматическая блокировка. В период 1907—1914 гг. велось дополнительное строительство станционных путей на станциях Пятихатки, Дебальцево, Алмазная, Ясиноватая и других. Велась работа по механической централизации стрелок²⁴⁵. Екатерининская железная дорога стала одной из самых технически оснащённых в стра-

²⁴² Российская революция 1917 года: власть, общество, культура : в 2 т. — М., 2017. — Т. 1. — С. 377; Россия в 1917 году: энциклопедия. — М., 2017. — С. 579—583.

²⁴³ Лановик Б. Д. Економічна історія України і світу / Б. Д. Лановик, З. М. Матисякевич, Р. М. Матейко ; за ред. Б. Д. Лановик. — К., 2006. — С. 318.

²⁴⁴ Крейнис Э. Л. Знаменитые железнодорожные мосты Российской империи. — М., 2013. — С. 92—93.

²⁴⁵ Приднепровская железная дорога. — Днепропетровск, 1973. — С. 56.

не. Главные мастерские в Екатеринославе 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.

Война внесла существенные коррективы в железнодорожное строительство. На Екатерининской железной дороге были построены 47 вёрст новых путей. В 1916 г. завершились работы по развитию Ясиноватского узла. В 1917 г. введена в эксплуатацию ветвь Рутченково — Гришино (85 вёрст) и завершена укладка третьего пути на участке Екатеринослав — Сихачевка. Однако в годы Гражданской войны он был разобран, а рельсы и шпалы использовались для ремонтных работ. Строительство линии Мерефа — Херсон затянулось, и поезда в 1917 г. ходили только на участках Апостолово — Херсон, Снегиревка — Водопой и Нижнеднепровск — Кильчень общей протяжённостью 256 вёрст. На участке Никитовка — Ростов станции, путевые казармы и будки были оборудованы телефонной связью. Полностью была переустроена телефонная сеть на станции Нижнеднепровск. Улучшен профиль пути на участках Ясиноватая — Долинская, Дебальцево — Мариуполь, Дебальцево — Звереве, Очеретино — Трудовая и др.²⁴⁶ Было заменено отопление в Александровских и Луганских мастерских. Реконструированы платформы для погрузки и выгрузки скота на станциях Лисичанск, Нижнеднепровск, Никополь, Штеровка и др. На станциях Амвросиевка, Апостолово, Бердянск, Божедаровка, Горловка, Гришино, Должанская, Иловайское, Мандрыкино, Никополь, Пятихатки, Сартана, Сватово, Чистяково, Харцызск, Цареконстантиновка, Эрастовка и др. установили освещение путей, складских помещений, депо. Была усовершенствована телефонная связь на станциях Авдеевка, Александровск, Горловка, Гуляй-Поле, Криничная, Екатеринославль, Попасная, Сватово, Синельниково, Славяносербск, Юзово, Ясиноватая и др.²⁴⁷ На 1 января 1915 на 77 станциях было установлено 515 керасиново-калильных фонарей и заказано ещё 254. На станции Таганрог введён в эксплуатацию пункт снабжения льдом вагонов-ледников.

В годы Первой мировой войны была значительно реконструирована станция Нижнеднепровск-Узел, предприняты меры для развития станций Дебальцево, Долгинцево, Пятихатки, Чистяково, Ясиноватая, началось строительство моста через реку Самбек.

В январе 1916 г. на Екатерининской железной дороге был построен первый в России вагон-путеизмеритель конструкции инженера Е. Н. Долгова. Его

²⁴⁶ РГИА. Ф. 273. Оп. 6. Д. 1432. Л. 248–256.

²⁴⁷ Там же. Л. 275 — 275 об., 286 — 286 об.

успешные испытания состоялись 8 марта 1916 г. на участке Екатеринослав — Верховцево. На Екатерининскую железную дорогу поступили американские паровозы серии Е («Декапод»), четырёхосные крытые вагоны и полувагоны грузоподъёмностью 40—50 тонн²⁴⁸.

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-Киево-Воронежской железной дороги и станцию Лихая Юго-Восточных железных дорог с пересечением линии Попасная — Купянск Екатерининской железной дороги. В 1908 г. был утверждён 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 вёрст) и от Лимана до Славянска (26 вёрст)²⁴⁹. 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 тяжёлые рельсы типа Па длиной 12,5 м. Станция Лиман превратилась в крупнейший в Донбассе сортировочный комплекс. Обратной стороной ускоренных темпов строительства стали существенные недостатки и отступления от технических норм²⁵⁰.

Война замедлила сооружение магистрали. Линия Родаково — Лихая была принята в эксплуатацию лишь в 1916 г. Дорога строилась по пересечённой местности, пересекая Донецкий кряж, со значительным преобладанием каменистых и скальных грунтов. На стройке применялись новые экскаваторы Путиловского

²⁴⁸ Венгер Н. В. Екатерининская железная дорога в годы Первой мировой войны: Проблемы эффективного администрирования и экономического выживания (1914—1917 гг.) // Транспортные коммуникации Российской империи в годы Первой мировой войны. — М., 2014. — С. 46—54.

²⁴⁹ Краткие сведения о развитии отечественных железных дорог с 1838 по 2000 г. / Сост. Г. М. Афонина. — М., 2001. — С. 80.

²⁵⁰ История железнодорожного транспорта России, XIX—XXI вв. — М., 2012. — С. 144.

завода. На этом участке были построены самые протяжённые в центральной части Российской империи тоннели (966 и 333 сажень). Был проложен также дополнительный путь к Луганску. По состоянию на 31 декабря 1915 г. общая протяжённость Северо-Донецкой железной дороги составила 700,2 версты. Она стала важным фактором развития угледобычи в Донбассе и ускорения социально-экономического и культурного развития региона в целом.

В июле 1914 г. Обществом Токмакской железной дороги было завершено строительство линии Цареконстантиновка — Верхний Токмак — Федоровка, которая стала связующим звеном между донецким углём и Токмакским месторождением железных руд. Тогда же было открыто движение к соляным копиям по Славянской и Ступкинской веткам. В годы войны Екатерининской железной дорогой на Донбассе были построены подъездные пути к шахтам Гришино — Доброполье, Гришино — Рутченково и Чунишино — Сазоново. В целях увеличения интенсивности движения поездов перед войной была устроена путевая автоблокировка и централизация стрелок в Дебальцевском узле и на участках Криничная — Екатеринослав и Юзово — Мариуполь. Разъезд Родаково был преобразован в сортировочную станцию²⁵¹.

В 1907 г. в результате объединения Курско-Харьково-Севастопольской и Харьковско-Николаевской железных дорог возникли Южные железные дороги. Накануне войны была проведена централизация 483 стрелок. На 2-путном участке Белгород — Харьков начались работы по устройству путевой блокировки. Был возведён железнодорожный мост через Сиваш, а также Камышовский виадук. 18 станций в 1913 г. были оборудованы электрожезловой 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 завода и завод железобетонных изделий.

В годы войны под руководством начальника Южных железных дорог статского советника Б. Д. Воскресенского был разработан метод уплотнения работ, направленный на устранение межоперационных простоев за счёт ускорения обработки поездов, сокращения времени на технический осмотр и текущий

²⁵¹ Шандра И. А. Железные дороги Донбасса в годы Первой мировой войны // Транспортные коммуникации Российской империи в годы Первой мировой войны. — М., 2014. — С. 28–36.

ремонт. В результате простой вагонов на станциях сократился с 6–10 часов до 4–5 часов. На Южных ж. д. шёл ремонт и реконструкция поворотных кругов на ст. Лебединская, Боромля, Користовка, Харьков-сортировочная и др. Средняя скорость движения поездов в 1916 г. на участке Белгород — Харьков составляла 22,4 версты в час, на участке Лозовая — Славянск — 17,9 вёрст в час. 21 декабря 1915 г. была введена в эксплуатацию линия Сарабуз — Евпатория (57 вёрст). Установлены новые гидравлические колонки на станциях Попово и Джанкой²⁵², заменены трубы для водопровода на станциях Белополье, Владиславовка, Знаменка, Казанка²⁵³. Повсеместно деревянные пролётные строения мостов заменялись на железобетонные. В Александровских мастерских было отремонтировано отопление, в Харьковских паровозных мастерских — вентиляция. В Александровских и Полтавских мастерских установлены новые станки²⁵⁴.

После начала Первой мировой войны в состав Юго-Западных железных дорог была включена линия Одесса — Черкассы. Срочно были завершены работы по укладке пути на линиях Шепетовка — Каменец-Подольский, Коростень — Житомир, Виктория — Гусятин, Овруч — Шепетовка. С узкой на широкую колею перешли участок Бердичев — Житомир. Этими мероприятиями усиливались тыловые коммуникации русских армий.

В военные годы Киев был крупнейшим городом в тылу Юго-Западного фронта. Здесь обосновалось множество штабов и интендантских служб. Объём перевозок вырос вдвое. Чтобы частично разгрузить узел, были расширены станции Дарница, Пост-Восточный и Святошино. Построены ветви на Лукьяновку, Печерск и Подол. Строился железнодорожный мост через Днепр на Подоле (работы завершены в 1918 г.). На многих станциях Юго-Западных железных дорог велись работы по ремонту насыпей, мостов, эстакад; переустройству приборов централизации стрелок²⁵⁵. В 1915 г. были расширены станции Бобринская, Вапнярка, Здолбунов, Помошная, Черкассы. В 1916 г. в ведение Юго-Западных железных дорог было передано имущество эвакуированных Привисленских железных дорог. Работа Галицко-Буковинских железных дорог в значительной мере обеспечивалась командированными железнодорожниками с Юго-Западных железных дорог.

²⁵² Экономическая история России (с древнейших времен до 1917 г.): энциклопедия : в 2 т. — Т. 2. — М., 2009. — С. 1262–1263.

²⁵³ РГИА. Ф. 273. Оп. 6. Д. 1432. Л. 732 об.

²⁵⁴ Там же. Л. 731 об. — 751 об.

²⁵⁵ Там же. Л. 325–350.

В годы войны города Причерноморья приняли большой поток беженцев и предприятий, эвакуированных с театра военных действий. В основном они перевозились железными дорогами. По состоянию на июнь 1917 г. на территории Екатеринославской губернии находилось 234 700 беженцев, Таврической — 47 508, Херсонской — 46 590. По числу размещённых беженцев первое место в ноябре 1916 г. принадлежало Екатеринославу — 33 тыс. человек. В других крупных новороссийских городах к этому времени их было намного меньше: в Николаеве — 8 тыс., Одессе — около 10 тыс., Мелитополе — 3 тыс., Херсоне — 2,9 тыс. Одновременно в Екатеринославскую губернию из Прибалтики и Польши было перевезено имущество многих крупных и средних предприятий. Например, в Екатеринославе разместились машиностроительные и металлообрабатывающие заводы акционерных обществ «Р. Мангель» и «Сириус», в Горловке — артиллерийский завод товарищества «Беккер и К^о» и другие²⁵⁶.

Временное правительство предоставило ведомству путей сообщения большие средства для покрытия эксплуатационных расходов, увеличения пропускной и провозной способности дорог, их технического переоснащения. Это позволило ввести в эксплуатацию 2488 вёрст железных дорог. Важнейшими среди них были: Сорока — Кандалакша, Татарская — Славгород, Алейская — Семипалатинск, Псков — Полоцк. К концу 1917 г. было завершено сооружение линии Буй — Данилов, значительно разгрузившей Вологодский ж.-д. узел. Начались работы по постройке участка Орехово — Киржач. Правительство предоставило чрезвычайные кредиты на продолжение работ по сооружению линий Петроград — Мга, Мга — Рыбинск, реконструкцию Петроградского ж.-д. узла, проведение изысканий ряда крупных магистралей: Москва — Донбасс, Рязань — Тула — Барановичи, Котлас — Сорока. Инженер А. А. Бубликов писал о необходимости сооружения ряда стратегических дорог: Минусинск — Пекин, Джульфа — Бендер-Аббас, Обь — Архангельск и др. МПС согласилось провести изыскания железной дороги в Якутской области от селения Нелькан на реке Майе Ленского бассейна до порта Аян на побережье Охотского моря.

Временное правительство попыталось улучшить состояние подвижного состава за счёт новых поставок из США. Было заказано 2 тыс. паровозов и 40 тыс. вагонов. По состоянию на 16 сентября в Харбинских мастерских собрали 22 паровоза из американских комплектующих, доставленных во Владивосток. В Россию из США тогда же прибыл 561 полувагон. Отечественные

²⁵⁶ Россия в Первой мировой войне, 1914–1918: энциклопедия : в 3 т. — Т. 3. — М., 2014. — С. 441–443.

заводы сокращали производство паровозов. В то же время число паровозов, нуждавшихся в ремонте, увеличивалось ежемесячно на 200—400 единиц. На 1 июля в среднем по сети требовали ремонта 25,1 % паровозов, но на некоторых дорогах «больными» считалось до 50 % рабочего парка паровозов. К поездам подавали паровозы, которые ещё год тому назад отправились бы в ремонт. На Екатеринбургской и Южных железных дорогах в ремонте нуждалось 20,6 % паровозов, на Юго-Западных — 22,6 %²⁵⁷.

Основной причиной ухудшения состояния подвижного состава стало резкое падение производительности труда и дисциплины среди рабочих и служащих, особенно в депо и мастерских. Самовольно уменьшалась длина составов. Наблюдались систематические невыходы паровозных бригад на службу. Железнодорожники в полной мере испытывали на себе насилие со стороны всё увеличивавшегося количества дезертиров, бандитов, мешочников и других любителей езды без правил. Постоянно фиксировались случаи угрозы для жизни в адрес начальников и дежурных по станциям.

Осенью положение железнодорожного транспорта значительно ухудшилось. Суточный пробег товарных поездов в августе 1916 г. составлял 76 вёрст, а год спустя — 55 вёрст. Замедлился оборот товарных вагонов: с 6,5 суток в декабре 1916 до 13,5 в декабре 1917 г. Коммерческая скорость перевозимого груза не превышала 3 вёрст в час (скорость пешехода). Снизилась ежедневная погрузка вагонов. Росло количество задержанных в пути гружёных вагонов. Расписание движения пассажирских поездов не соблюдалось, а их количество постоянно сокращалось. Из-за вооружённых нападений на поезда администрация ряда дорог заявила, что не может в сложившейся обстановке нести ответственность за сохранность перевозимых грузов. 17 октября 1917 г. газета «Русское слово» опубликовала статью под весьма характерным названием «Крах российских железных дорог». Всероссийский съезд железнодорожников ещё в июле — августе 1917 г. высказался за переход административной и технической стороны железнодорожного дела в руки самих железнодорожников²⁵⁸.

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 центральные

²⁵⁷ Сенин А. С. Министерство путей сообщения в 1917 году. — 2-е изд., перераб. и доп. — М., 2009. — С. 211.

²⁵⁸ Там же. С. 102—105, 147—153.

губернии 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.

В предвоенные годы русскими инженерами разрабатывались смелые и многообещающие проекты железнодорожного строительства в Новороссии и Крыму. 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 строившуюся казной линию Николаев — Херсон. Перцов считал, что этот проект имеет стратегический характер, поскольку кратчайшим 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 вёрст, до Шираза (юг Ирана) — 6237 вёрст, а по магистрали через Россию, от Лондона до Тегерана — 5291 верста, а до Шираза — 6106 вёрст. Дорога проектировалась однопутной с пропускной способностью 12 пар поездов в сутки.

Особое место в обосновании проекта уделялось мосту через Керченский пролив. Он мог быть низким с небольшим возвышением над уровнем моря, но не менее двух саженьей (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 утверждён 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 трёхлетнего 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. Изыскательской партией был составлен проект мостового перехода до Тузлы общей длиной 1320,6 м без насыпных береговых дамб. Длина каждой фермы моста 127,8 м. Фермы предполагались металлические, клéпанные, арочного типа с проезжей частью по нижнему поясу. Между 5 и 6 быками предусматривалось разводная часть моста. Судопропускной пролёт раскрывался вверх. Внешне мостовая конструкция во многом напоминала Охтинский (ныне Большеохтинский) мост через Неву в Санкт-Петербурге. Подъёмный механизм должны были приводить электромоторы. Для их постоянной работы намечали построить специальную электростанцию на крымском берегу. Мост был рассчитан на пропуск 21 пары поездов в сутки при наличии разъездов на обоих берегах пролива. Накануне Первой мировой войны власти не нашли 6,4 млн рублей (стоимость моста в 1911 г.) для осуществления этого грандиозного проекта русских инженеров²⁵⁹.

Транспортная доступность сделала Екатеринославскую, Херсонскую и Таврическую губернии привлекательными для иностранных инвестиций, способствовала бурному развитию Новороссии и превращению её в главную горно-металлургическую базу страны.

В предвоенные годы добыча угля в Донецком бассейне выросла с 927 млн пудов в 1909 г. до 1543,8 млн в 1913 году. Средняя глубина вертикальных

²⁵⁹ Сенин А. С. Проект моста через Керченский пролив // Железнодорожный транспорт. — 2016. — № 4. — С. 75–77.

шахта увеличилась с 12 м в середине XIX века до 125 м в 1913 г. Незадолго до войны на шахты Донбасса поступили режущие и ударные врубовые машины. Однако основная масса угля по-прежнему добывалась вручную. Доля Донбасса в общероссийской добыче угля в 1913 г. составила 87 % (без Царства Польского). Донбасс оставался практически единственным в стране местом по выработке кокса. В 1911 г. из 4822 коксовых печей — 4814 находились на металлургических предприятиях Донбасса²⁶⁰. В 1892—1914 гг. в Донбассе работала геологическая экспедиция. С 1898 г. её возглавлял геолог, горный инженер, профессор Горного института Л. И. Лутугин. Разработанная им методика детальной площадной геологической съёмки позволила впервые составить представления о толще угленосных пластов. В 1909—1911 гг. вместе со своими учениками учёный составил обзорную трёхверстную геологическую карту Донбасса, отмеченную Большой золотой медалью на Международной выставке в Турине. Сегодня имя Лутугина носит железнодорожная станция и город в ЛНР²⁶¹.

С началом войны 30 % шахтёров были призваны в действующую армию. Позднее многие были отозваны и работали на шахтах как призванные на военную службу. В связи с мобилизацией и оттоком работников на другие предприятия уменьшилась доля квалифицированных рабочих. Предприниматели обратились к правительству с просьбой прислать на шахты военнопленных. Правительство согласилось направить военнопленных на крупные горнорудные предприятия. К началу 1917 г. доля военнопленных достигла четверти общего количества шахтёров. Одновременно правительство разрешило использовать труд женщин и подростков на подземных работах. В результате при росте числа шахтёров в каменноугольной промышленности Донбасса на 73 % производительность труда упала на 35,6 %²⁶².

В 1913 г. в новороссийских губерниях действовал 21 металлургический завод. Здесь выплавлялось 69 % общеимперского производства чугуна, 67 % — стали, 58 % — проката²⁶³.

²⁶⁰ Экономическая история России. Т. 1... С. 715; Россия в Первой мировой войне. 1914—1918: энциклопедия : в 3 т. — Т. 1. — М., 2014. — С. 638—639.

²⁶¹ Экономическая история России. Т. 1... С. 1260—1261; Большой энциклопедический словарь : в 2-х т. — Т. 1. — М., 1991. — С. 733.

²⁶² Россия в Первой мировой войне. 1914—1918: энциклопедия : в 3 т. — М., 2014. — Т. 1. — С. 639.

²⁶³ Лановик Б. Д. Економічна історія України і світу / Б. Д. Лановик, З. М. Матисякевич, Р. М. Матейко. — К., 2006. — С. 315.

Затруднения в работе металлургических предприятий также были связаны преимущественно с проведением мобилизации рабочих. На заводах юга России с 1 июня по 1 августа 1914 г. численность рабочих сократилась на 16,8 %. Как и на шахтах, кадры пополнялись военнопленными, женщинами и подростками. Привлечение нового контингента рабочей силы не могло восполнить уход на фронт наиболее квалифицированных рабочих, что сразу сказалось на производительности труда. На треть сократилась добыча железной руды. На юге России, главным рудодобывающем регионе, добыча в 1915 г. сократилась по сравнению с 1913 г. на 41 %. Помимо общего дефицита топлива, на работе металлургических предприятий сказывалась нерегулярность снабжения из-за расстройств железнодорожного хозяйства. В октябре 1916 г. недогруз угля для металлургических предприятий юга России составил 36 %. В результате к декабрю 1916 г. из 52 домен работали только 35²⁶⁴.

В годы Первой мировой войны в южнорусских губерниях начала стремительно развиваться химическая промышленность, вызванная потребностями фронта. Основным компонентом взрывчатых веществ был бензол, необходимый для производства толуола²⁶⁵. Перед войной бензол в Донецком бассейне производили на трёх бензольных заводах (Щербиновском, Государево-Байракском, Енакиевском). В 1915 г. в Донбассе было построено два крупных бензольных и ректификационных завода в Макеевке и Кадиевке. Затем бензольные предприятия в кратчайшие сроки были возведены в Юзовке, Константиновке, Краматорске, Горловке, Дружковке, Сартане и др. На заводе «Электрон» Южно-русского общества для выделки и продажи соды в Славянске было изготовлено 4 тыс. пудов пикриновой кислоты²⁶⁶.

В крупный судостроительный центр превратился Николаев. Ещё в 1895 г. бельгийские предприниматели основали «Анонимное общество Николаевских заводов и верфей» («НАВАЛЬ»), построившее в течение двух лет многопрофильное машиностроительное и металлообрабатывающее предприятие. Судостроительная верфь могла одновременно строить 4 крупных корабля броненосного типа или 8 средних крейсеров. Завод имел 8 цехов, позволявших производить орудийные башни, артиллерийские снаряды, паровозы, вагоны, железнодорожные мосты и т. п. Все цеха были соединены железнодорожными путями и со станцией Николаев. Завод имел свою электростанцию. В механиче-

²⁶⁴ Россия в Первой мировой войне. 1914–1918. Т. 2... С. 374–375.

²⁶⁵ Бесцветная жидкость, содержащаяся в больших количествах в каменноугольной смоле и продуктах нефтепереработки. Применяется для изготовления взрывчатых веществ.

²⁶⁶ Россия в Первой мировой войне. 1914–1918. Т. 3... С. 506–508.

ской мастерской было 146 новейших токарных и строгальных станков, мостовой кран грузоподъёмностью 50 тонн. В кузнице завода стояло три гидравлических прессы усилием от 100 до 900 тонн. В 1912 г. с помощью английской фирмы «Виккерс» завод был переоборудован. Была переоборудована стапель длиной 170 м для постройки линейных кораблей, башенная и судостроительная мастерские и др.²⁶⁷

В 1911 г. по инициативе Петербургского международного коммерческого банка было основано Русское судостроительное акционерное общество («РУССУД»), одна из крупнейших фирм в судостроительной промышленности России. «РУССУД» стало основным конкурентом общества «НАВАЛЬ» в получении правительственных заказов. Для реализации заказов владельцы «РУССУД» получили на выгодных условиях (плата только за землю и первые 5 лет освобождение от всех налогов) сооружения и плавучие средства Николаевского адмиралтейства, служившего судостроительной базой Черноморского флота. В 1911–1912 гг. все сооружения адмиралтейства были реконструированы. В частности, построены 2 стапеля (170 47 м) для линейных кораблей, судостроительная мастерская с новейшими станками, позволявшими в месяц обрабатывать около 2 тыс. тонн металла, собственная электростанция и железнодорожная станция²⁶⁸.

Первым российским авиаконструктором, построившим и испытывшим в 1910 г. самолёт собственной оригинальной конструкции, стал профессор Киевского политехнического института А. С. Кудашев. Первый полёт само-го Кудашева состоялся на Сырецком ипподроме в Киеве. Впоследствии он разработал ещё несколько аэропланов, но в серийное производство они не пошли. В 1912 г. начальник авиационной школы при Одесском аэроклубе, банкир и предприниматель А. А. Анатра построил двухместный моноплан собственной конструкции «Хиони-1». В 1913 г. он стал главным конструктором Одесского самолётостроительного завода, выпускавшего по лицензии самолёты «Фарман-IV». С началом Первой мировой войны на завод поступили заказы Военного министерства. На вырученные от производства лицензионных иностранных самолётов средства завод был модернизирован. С 1915 г. на заводе стали собирать самолёты конструкции Анатры. В 1916 г. в связи с вступлением в войну Румынии было принято решение построить подальше от границы завод-дублёр. Так появился филиал Одесского завода в Симферополе. В 1917 г. филиал превратился в крупное предприятие, на котором трудилось 735 чело-

²⁶⁷ Экономическая история России. Т. 2... С. 13–15.

²⁶⁸ Там же. С. 569–570.

век. Производственная мощность двух предприятий Анатры к осени 1917 г. достигла 80 самолётов в месяц.

В г. Карасу-Базар в Крыму в 1915 дворянин Таврической губернии В. Ф. Адаменко назвал мастерские в своём имении «Аэропланым механическим заводом» и приступил к производству самолётов «Фарман-IV» по чертежам, полученным из Одессы. После подписания контракта с военным ведомством Адаменко переименовал своё предприятие в «Первый Крымский аэропланый завод». Однако из-за недостатка средств, производственных площадей и технического персонала организовать серийное производство самолётов не удалось.

В Бердянске с 1884 г. существовал завод сельскохозяйственного машиностроения. В 1910 г. он акционировался и получил название «Вдова Матиас и сыновья». В 1917 г. владелец предприятия и его директор-распорядитель П. Ю. Стефанкевич модернизировал производство и получил заказ от Военного министерства на изготовление 600 самолётов. В связи с начавшейся Гражданской войной завод изготовил всего 6 машин, поступивших на вооружение Красной Армии²⁶⁹.

Казённый авиазавод строился в Херсоне, но революционные события в стране сорвали планы по выпуску самолётов и в этом городе.

В 1916 г. в Александровске (ныне — Запорожье) Екатеринославской губернии фирма «Дюфлон и Константинович» («ДеКа») начала строительство большого авиамоторного завода. На нём предполагалось выпускать двигатели М-100 по типу «Мерседес» мощностью 100 л. с., но организовать серийное производство до конца войны не удалось. На этом заводе начал свою трудовую деятельность известный конструктор авиадвигателей В. Я. Климов²⁷⁰.

Таким образом, индустрия Новороссии заняла лидирующие позиции в ряде важнейших отраслей экономики. Самым слабым звеном оказалась транспортная инфраструктура. Индустриальный юг России в своём развитии опережал транспортную систему. Ряд важных задач — ликвидация сельского бездорожья, шлюзование днепровских порогов, развитие отечественного гражданского судостроения, рациональная организация управления и эксплуатации флота и подвижного состава железных дорог — остался в наследство Советской власти.

²⁶⁹ Шустов И. Г. На заре свершений. Авиация Российской империи. — М., 2021. — С. 206–207, 274–282, 285, 332.

²⁷⁰ Россия в Первой мировой войне. 1914–1918. Т. 1... С. 22.

Глава 5

ТРАНСПОРТ СЕВЕРНОГО ПРИЧЕРНОМОРЬЯ И ПРИАЗОВЬЯ В ГОДЫ ГРАЖДАНСКОЙ ВОЙНЫ И НОВОЙ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ПОЛИТИКИ

Падение монархического режима открыло немыслимые ранее возможности для демократизации общественной жизни. Стремительно росло профсоюзное движение. Местные органы трудящихся брали в свои руки хозяйственно-распорядительные функции, вмешивались в вопросы найма и увольнения рабочих, явочным порядком устанавливали 8-час. рабочий день. Это привело к росту социальной напряжённости, поскольку владельцы предприятий отказывались удовлетворять постоянно растущие требования работников. Для охраны заводов рабочие создавали вооружённые отряды Красной гвардии. Страна покрылась густой сетью Советов рабочих, крестьянских и солдатских депутатов. Явившись творчеством самих масс, системой представительства общественности, разного рода и уровня коллективов, Советы стали зародышем новой власти²⁷¹. В городских органах самоуправления большинство было у социалистов-революционеров, социал-демократов (меньшевиков), кадетов, беспартийных специалистов. 3 июня 1917 г. Временное правительство предоставило статус города посёлкам городского типа Юзовке, Гришино, Енакиеву, Яковлевскому²⁷².

Свержение самодержавия стало катализатором процессов дезинтеграции Российской империи. Резкое ослабление центральной власти дало шанс разнообразным этническим группам заявить свои претензии и настаивать на их немедленном удовлетворении. В национальных регионах экономические, социальные и политические требования соединились с националистическими и сепаратистскими лозунгами. Одной из узловых точек, провоцировавших этнический конфликт, стала Украинская Центральная рада, образованная 3–4 марта в Киеве вышедшими из подполья и возобновившими свою деятельность Украинской социал-демократической рабочей партией, Украинской партией социалистов-революционеров, Украинской партией социалистов-федералистов, Украинской партией социалистов-самостийников и другими национальными

²⁷¹ Россия в 1917 году: энциклопедия. — М., 2017. — С. 7, 907–909.

²⁷² Степкин В. П. Полная история Донца (1779–1991) / В. П. Степкин, В. И. Гергель. — Донецк, 2008. — С. 197.

общественными организациями. Центральная рада, принявшая руководство украинским движением, чётко и ясно сформулировав его цели и задачи²⁷³, была признана Временным правительством. По мнению украинского историка Д. Табачника, «только абсолютной слабостью и бездарностью Временного правительства, полным непониманием реалий Украины стало признание им Рады краевой властью. Этим решением Керенский хотел заручиться поддержкой жителей Украины (ошибочно считая Раду пользующейся авторитетом и влиянием), но в итоге получил прямо противоположный результат»²⁷⁴.

Индустриальный юг России с тревогой воспринимал звучавшие в Киеве в Центральной раде идеи об автономности украинских земель, поскольку политически, экономически и культурно тяготел к всероссийским центрам и рынкам и не чувствовал тесного единства с аграрными губерниями Лео- и особенно Правобережья. 10 июня Малая рада приняла 1-й Универсал, явочным порядком провозгласив автономию Украины. 12 июня Грушевский заявил, что отныне украинцы сами будут творцами своей жизни²⁷⁵. Со страниц местной прессы раздавались призывы включить в состав Украины уезды, где компактно проживали украинцы. Ставилась задача присоединения к Украине всего Северного Причерноморья.

Принятие радой 1-го Универсала встревожило многих предпринимателей юга России. 1 августа председатель Совета Съездов горнопромышленников юга России Н. Ф. фон Дитмар направил Временному правительству записку «Украинская автономия и Донецкий бассейн», в которой выразил глубокие сомнения о целесообразности включения в состав намечаемой украинской автономии Харьковской, Екатеринославской, Таврической и Херсонской областей, где располагались все металлургические заводы юга России, Донецкий каменноугольный и Криворожский железорудный бассейны. Дитмар писал: «Вся эта горная и горнозаводская промышленность составляет вовсе не местное краевое, а общее государственное достояние и ввиду колоссального значения этой промышленности для самого бытия России, конечно, не может быть и речи о том, чтобы эта промышленность и эта область могла находиться в обладании кого либо другого кроме всего народа и быть в подчинении, какой либо власти кроме власти всего народа — власти государства. Не может государство и его орган — Правительство — созданную вековыми усилиями и средствами всего

²⁷³ Россия в 1917 году: энциклопедия... С. 980–981.

²⁷⁴ Табачник Д. Уроки утраченной державы // Гетьман П. П. Скоропадський. Україна на переломі, 1918 рік. — К. ; М., 2014. — С. 8.

²⁷⁵ Политические деятели России 1917: Биографический словарь. — М., 1993. — С. 91.

народа и самого государства южную горную и горнозаводскую промышленность — основу экономического развития и военной мощи государства, и все вековые труды на заселение и процветание прежде пустынного края — взять у всего народа и передать провинциальной автономии и может быть даже федерации, основанной на резко выраженном национальном признаке»²⁷⁶. Удивительным и неприемлемым для Дитмара были ограничения в отношении русскоязычного населения, о чём уже тогда твердили киевские сторонники автономии Украины: «Для удовлетворения автономистов Украины» нужно прибегнуть к таким действиям, «как ограничение русских граждан “русского” происхождения вместе с другими не русского происхождения в их гражданских правах в районе “Украины”. Именно для этих граждан II сорта назначена % норма, дабы они, несмотря на свою численность, занимали не более 30 % мест в разных органах управления, за исключением высших, где требуются исключительно природные украинцы. Это ограничение в правах русских людей в своем же отечестве представляет из себя нечто неслыханное и невообразимое до сих пор, но печальная действительность указывает, что ныне и невообразимое бывает». Дитмар делает вывод о том, что «весь Харьковский район, в составе губерний Харьковской, Екатеринославской, Таврической и части Херсонской должен быть совсем исключен в виду его государственного значения из района предполагаемой автономии украинской»²⁷⁷.

4 августа Временное правительство утвердило «Временную инструкцию Генеральному секретариату Временного правительства на Украине». Согласно этому документу, Генеральный секретариат признавался высшим органом Временного правительства и утверждался им по представлению Центральной рады из 7 генеральных секретарей и генерального контролёра. Полномочия Генерального секретариата распространялись не на 9, как предполагала Центральная рада, а на 5 губерний: Киевскую, Волынскую, Подольскую, Полтавскую и Черниговскую (за исключением четырёх северных уездов). Вне юрисдикции украинских властей оставались Харьковская, Екатеринославская, Херсонская и Холмская губернии, материковая часть Таврической губернии²⁷⁸.

К осени экономическое положение в стране резко ухудшилось. Разруха охватила все отрасли народного хозяйства. Добыча угля в Донбассе сократилась на четверть, что обострило в стране топливный кризис. Также на четверть сокра-

²⁷⁶ Український національно-визвольний рух: березень — листопад 1917 року. Документи і матеріали. — Київ, 2003. — С. 593.

²⁷⁷ Там же. С. 595.

²⁷⁸ Россия в 1917 году: энциклопедия. — М., 2017. — С. 233.

тилась выплавка чугуна на юге России. В полное расстройство пришёл транспорт. Происходило массовое закрытие фабрик, шахт, рудников. Безвозвратно выходили из строя машины, оборудование, разрывались экономические связи. На селе сокращались посевные площади, уменьшился валовый сбор зерна. Резко вырос дефицит бюджета. Повсеместно упала производительность труда. Продолжал снижаться уровень жизни людей. Росла социальная агрессия. Население требовало немедленного решения насущных вопросов. Общественно-политическая нестабильность привела к новой революции и установлению Советской власти.

Большинство Советов в Донецко-Криворожском бассейне поддержало Октябрьское вооружённое восстание в Петрограде, образовало свои военно-революционные комитеты и заявило о взятии власти в свои руки. Осуждая установление Советской власти в России, Центральная рада 7 ноября 1917 г. объявила себя верховным органом власти на Украине, заявив о создании «Украинской народной республики» и её вхождении на федеративных началах в демократическую меньшевистскую Россию. В политической жизни Украины усилилось влияние представителей национал-радикальных и антисоветски настроенных сил, опиравшихся на украинизированные воинские части и национал-добровольческие вооружённые формирования. 11 января 1918 г. УНР объявила о своей независимости от России.

Провозглашение Украинской народной республики, подписание ею 27 января 1918 г. мирного договора с Германией, Австро-Венгрией, Болгарией и Турцией в Брест-Литовске стало толчком для провозглашения Донецко-Криворожской Республики (ДКР).

ДКР образована 30 января 1918 г. в Харькове на 7-м областном съезде Советов рабочих и солдатских депутатов Донецкого и Криворожского бассейнов. Был избран распорядительный орган — Областной комитет в составе 9 чел. (председатель С. Ф. Васильченко) и Совет народных комиссаров во главе с Ф. А. Сергеевым (Артемом). Руководители ДКР считали республику частью Советской России²⁷⁹. В начале 1918 г. на территории Новороссии образовались ещё две республики: Одесская советская республика и Социалистическая Советская Республика Тавриды²⁸⁰. Все три республики пали весной 1918 г. в результате вторжения германских оккупационных войск.

Историческая территория Новороссии, весь юг России стал местом наиболее ожесточённых сражений на фронтах Гражданской войны. По оценке

²⁷⁹ Россия в Гражданской войне. 1918–1922: энциклопедия : в 3 т. — Т. 1. — М., 2020. — С. 697–699.

²⁸⁰ Там же. Т. 2... С. 256, 635–637.

современных историков, сравнительно высокая степень экономического развития региона «обусловила большую степень социального размежевания как естественную основу большей радикализации поведения противоборствующих в Гражданской войне сторон, а непримиримость позиций — особую остроту и кровопролитность сражений»²⁸¹. По мере разрастания Гражданской войны, усиления военной интервенции и экономической блокады, Советская власть пошла на концентрацию в своих руках главных сил и средств, централизацию государственного контроля над всеми сферами экономической жизни. В частности, была проведена национализация частных железных дорог и водного транспорта. В годы войны валовая продукция промышленности Советской России в ценностном выражении уменьшилась в 7,6 раза и не достигала даже шестой части довоенного уровня производства. К исходу 1920 г. кризис промышленности достиг крайних пределов: объём продукции тяжёлой индустрии составил лишь 15,9 % от довоенного уровня. Самым кризисным районом, где произошёл наибольший спад промышленного производства, оказался юг России (Донбасс и Криворожье). В 1919 г. было добыто всего 20,5 % каменного угля по сравнению с 1913 г. Из 61 предприятия по добыче угля работало только 23. Добыча марганца прекратилась. Не работал ни один рудник. В 1920 г. около 50 % крупных шахт Донбасса были затоплены, на металлургических предприятиях региона произведено всего 0,5 % чугуна, 1,7 % стали и 1,8 % проката по сравнению с объёмом производства 1913 г. Выпуск паровозов в 1919 г. по сравнению с 1917 г. сократился в 15 раз. Восстановление разрушенной промышленности началось в 1922 г.²⁸²

С восстановлением Советской власти вся бывшая Новороссия оказалась в составе Украинской ССР. Политико-административная карта республики в конце Гражданской войны постоянно менялась. В 1919 г. из частей Харьковской, Екатеринославской губерний и Области Войска Донского была образована Донецкая губерния. В 1920 г. из Александровского уезда Екатеринославской губернии, Бердянского и Мелитопольского уездов Таврической губернии сформирована территория Александровской губернии. В том же году Херсонская губерния вместе с Днепровским уездом Таврической губернии об-

²⁸¹ Солдатенко В. Ф. Гражданская война в Украине. 1917–1920 гг. — М., 2012. — С. 576.

²⁸² Россия в Гражданской войне. 1918–1922: энциклопедия : в 3 т. — Т. 1. — М., 2020. — С. 14–15; Украинская Советская Социалистическая Республика : Энцикл. справ. — К., 1987. — С. 176; Лановик Б. Д. Економічна історія України і світу / Б. Д. Лановик, З. М. Матисякевич, Р. М. Матейко. — К., 2006. — С. 397.

разовали Николаевскую губернию, которая в октябре 1922 г. вошла в состав Одесской губернии²⁸³.

Попытки переформатирования межреспубликанских границ возникали и в последующие годы. Украинская сторона, апеллируя к этнолингвистическим факторам, периодически выдвигала требования о присоединении к УССР ещё некоторых земель бывшей Новороссии, населённых, по её мнению, преимущественно украинцами. Однако в целом стороны придерживались сложившихся межреспубликанских административных границ. 16 октября 1925 г. вышло постановление Президиума ЦИК СССР «Об урегулировании границ Украинской Социалистической Советской Республики с Российской Социалистической Федеративной Советской Республикой и Белорусской Социалистической Советской Республикой». Постановление ещё раз подтвердило, при небольших корректировках, что основная часть исторической Новороссии остаётся в составе Украинской ССР²⁸⁴.

* * *

Военные действия чаще всего шли вдоль линий железных дорог. Неслучайно на первом этапе Гражданская война получила название «эшелонной войны». Противоборствующие стороны при отступлении разбирали пути, взрывали мосты, снимали и увозили гидравлические колонки, телеграфные и телефонные аппараты и т. п. В боях за железнодорожные станции их сооружения (вокзалы, депо, водокачки, склады) нередко превращались в укрепления, по которым противник вёл артиллерийский огонь. Вагоны являлись одновременно и казармами, и цейхгаузами, и огневыми точками. На паровозах посылались группы разведчиков. При обороне и наступлении ударной силой были поезда. На реках мирные гражданские буксиры и грузовые пароходы превращались в грозные боевые корабли. На необъятных просторах страны только с помощью железных дорог и речного флота удавалось поддерживать работу наиболее важных предприятий, подвозить в промышленные центры продовольствие и топливо, эвакуировать больных и раненых. В условиях военного времени транспорт стал одной из наиболее уязвимых отраслей народного хозяйства и к концу активных военных действий оказался в тяжелом положении.

²⁸³ Большая Российская энциклопедия. Т. 32... С. 741.

²⁸⁴ Татаринов И. Е. Политико-экономические и исторические детерминанты реинтеграции земель Новороссии в состав Российской Федерации // Россия и Донбасс: перспективы сотрудничества и интеграции : материалы международной научно-практической конференции (28 июня 2022 г.). — М., 2022. — С. 157.

За 1918—1920 гг. в стране было разрушено 231 250 вёрст железнодорожных путей. Отдельные участки превратились в грунтовые дороги для проезда на телегах и саних. Некоторые линии были разобраны и использовались для ремонта повреждённого рельсового полотна на главных путях. Разрушенными или серьёзно повреждёнными оказались 3672 моста общей длиной пролётов 89 467 метров, 2904 стрелочных перевода, 381 место для стоянки паровозов в депо, 446 водокачек, почти 5 тысяч гражданских построек, 86,5 тыс. вёрст телеграфных линий. Дороги лишились 4331 телеграфного и 10 896 телефонных аппаратов²⁸⁵. В 1920 г. железные дороги получили 72 % необходимого чугуна, 54 % листового железа, 3 % жести, 22 % рессорной стали, 12 % рельсов²⁸⁶. По мнению инженера путей сообщения В. О. Клеменчика, то, что железные дороги продержались и даже работали в течение всей Гражданской войны, «является чудом, которое дала Республике не знающая границ энергия Советской власти»²⁸⁷.

На территории Украины наибольшим разрушениям железнодорожная сеть подверглась в Волынской, Екатеринославской, Киевской, южной части Полтавской, Харьковской и Херсонской губерниях. В результате военных действий были разрушены крупные мосты: Киевский, Днепропетровский, близ Черкасс, в Кичкасе, Южно-Бугский, на Северском Донце близ станции Лиман и др. Всего нужно было восстановить 951 мост. В 1921 г. был восстановлен Кичкасский мост через Днепр и продолжались работы по капитальному ремонту ещё 22 мостов. Предстояло восстановить 97 водёмных и водоподъёмных зданий, 17 463 кв. саж. различных гражданских сооружений²⁸⁸.

По сравнению с 1913 г., в 1921 г. на Украине осталось 87,2 % паровозов, 66,1 % грузовых и 70,11 % пассажирских вагонов, в том числе неисправными были 64,2 % паровозов и 42 % вагонов. Выпуск паровозов на заводах Украины сократился в 6 раз. Резко снизились перевозки. В 1920 г. Южные железные дороги перевезли чугуна, стали, железа и металлоизделий в 17,5 раз меньше, чем в 1917 году, лесных строительных материалов — в 11,2 раза, строитель-

²⁸⁵ Сеннин А. С. Железнодорожный транспорт России в эпоху войн и революций (1914—1922 гг.). — М., 2009. — С. 204, 252.

²⁸⁶ Гражданская война и военная интервенция в СССР: энциклопедия. — М., 1987. — С. 487.

²⁸⁷ Клеменчик В. О. Итоги работы железных дорог за три года (1917—1920 гг.). — М., 1920. — С. 7.

²⁸⁸ Сборник отчетов Всеукраинского Центрального Исполнительного Комитета, Совета Народных Комиссаров, Наркоматов, Уполнаркоматов и Центральных Учреждений У. С. С. Р. 6-му Всеукраинскому съезду Советов Р., К. и К. депутатов. — Харьков, 1921. — С. 9.

ного кирпича — в 19,4, руды — в 5 тыс. раз (!), нефти и хлеба (зерно) — в 3 раза. И только перевозки каменного угля уменьшились незначительно²⁸⁹. Юго-Западные железные дороги в 1920 г. соответственно перевезли меньше по сравнению с 1917 г. лесных грузов — в 47 раз; чугуна, стали, железа и металлоизделий — в 180 раз, нефти и нефтепродуктов — в 38 раз, каменного угля — в 77 раз, хлебных грузов — в 3,3 раза. Полностью были прекращены перевозки руды²⁹⁰. Восстановление прежнего объёма перевозок было прямо пропорционально темпам восстановления всего народного хозяйства. Поэтому в 1921/22 г. перевезено 13,9 млн тонн грузов, что в 7 раз меньше, чем в 1913 г., пассажиров в 1922/23 г. перевезли в 2 раза меньше, чем в 1913 г.²⁹¹

Наибольшую тревогу в НКПС вызывал подвижной состав. 28 мая 1920 г. при Совете труда и обороны (СТО) была создана Основная транспортная комиссия для разработки и согласования плана восстановления транспорта, организации усиленного ремонта подвижного состава, производства запасных частей. Следует подчеркнуть, что согласно декрету от 1 июня 1919 г. «Об объединении социалистических республик: России, Украины, Латвии, Литвы, Белоруссии для борьбы с мировым империализмом» управление железными дорогами осуществлялось централизованно НКПС РСФСР, и принимаемые им нормативно-правовые акты подлежали исполнению на всей подконтрольной Советской власти территории.

В Наркомате путей сообщения весной 1920 г. был разработан план восстановления паровозного хозяйства, рассчитанный на 4,5 года. Он был объявлен по сети дорог 22 мая приказом № 1042. Основную нагрузку по ремонту локомотивов должны были взять на себя депо и мастерские железных дорог. Результат получился ниже расчётных показателей. Препятствием к успешному ремонту паровозов и вагонов стали низкая производительность труда, постоянная нехватка нужного металла, особенно меди, из которой изготавливались важные детали паровозов; недостаток нужных инструментов. Особую проблему

²⁸⁹ Отчет по эксплуатации Южных железных дорог за 1921 год. — Харьков, 1922. — С. 12–13.

²⁹⁰ Отчет по эксплуатации Юго-Западных железных дорог за 1921 год. [Киев, 1922]. — С. 161.

²⁹¹ История железнодорожного транспорта России и Советского Союза. Т. 2: 1917–1945 гг. — СПб., 1997. — С. 14–15; Нариси розвитку народного господарства Української РСР. — Київ, 1949. — С. 230. (В России (СССР) с 1921 г. по 1930 г. существовало понятие «хозяйственный год», который начинался 1 октября и заканчивался 30 сентября следующего года. По такому году велась отчетность предприятий и осуществлялось планирование всего народного хозяйства.)

создавало отсутствие дымогарных труб, производившихся за границей. При ремонтных работах по-прежнему практиковалась разборка на запчасти «больных» паровозов. Однако эти детали были настолько изношенными, что эффект от их применения был невелик. Поэтому уже в 1920 г. Совнарком РСФСР был вынужден заключить ряд соглашений с европейскими государствами на поставку паровозов и запасных частей к ним.

При соблюдении правильного режима в шпальном хозяйстве необходимо было ежегодно менять 3 500 000 шпал. Но с 1914 г. эта норма не соблюдалась. Учитывая острую нехватку шпал, в 1921 г. на дорогах было решено сменить 2 млн прогнивших шпал. Но и эту «голодную норму» выполнить не удалось, поскольку на железные дороги Украины к 1 октября поступило немногим более 1 млн шпал.

В 1921 г. положение на железных дорогах усугубилось тяжёлым топливным кризисом. В январе это привело к остановке движения на 19 железнодорожных магистралях, важных как для Украины, так и для страны в целом: Волноваха — Александров — Апостолово — Долгинцево, Апостолово — Снигиревка — Николаев, Полтава — Лозовая — Славянск, Луганск — Миллерово и др.²⁹² Из-за топливного кризиса временно была приостановлена работа Екатеринославских, Изюмских, Полтавских и Харьковских железнодорожных мастерских. На 1 августа 1921 г. на железных дорогах запасы угля не превышали 600 тыс. пудов, что обеспечивало 3 рабочих дня.

Зима 1920/1921 гг. выдалась снежной. Снегопады и метели вынудили в конце января и в период с 14 по 25 февраля прекратить движение на всех линиях Южных железных дорог, кроме Николаевского участка. Транспортные чрезвычайные комиссии Украины организовали на дорогах специальные Особые комиссии по борьбе с заносами и мобилизовали на борьбу со снегом население в пределах полосы отчуждения железных дорог.

В конце 1920 г. на Северо-Донецкой²⁹³ дороге трудилось 34 262 человека, на Екатерининской — 42 037, Южных ж. д. — 58 700, Юго-Западных ж. д. — 61 962 (по неполным сведениям, на сентябрь 1920 г.)²⁹⁴. По со-

²⁹² Історія народного господарства Української РСР. Т. 2. Створення соціалістичної економіки (1917–1937 рр.). — Київ, 1984. — С. 183; История социалистической экономики СССР : в 7 т. — Т. 1 : Советская экономика в 1917–1920 гг. — М., 1976. — С. 344.

²⁹³ В конце 1920 г. Северо-Донецкая железная дорога переименована в Донецкие железные дороги. (Краткие сведения о развитии отечественных железных дорог с 1838 по 2000 гг. ... С. 95.)

²⁹⁴ Рошин А. Г. Численность и состав работников железнодорожного транспорта к концу 1920 г. — М., 1921. — С. 5.

стоянию на 1 января 1921 г. они располагали 1549 исправными паровозами, 4000 пассажирскими и 92 298 товарными вагонами. Для руководства путями сообщения на Украине 10 ноября 1920 г. был образован Южный округ путей сообщения. Ему в административном отношении были подчинены Донецкие, Екатерининская, Южная, Юго-Западные железные дороги и Одесский отдел²⁹⁵ Юго-Западных железных дорог общей протяжённостью 12 878 вёрст.

В структуре Управления Южного округа путей сообщения для заведывания водным транспортом были созданы водно-эксплуатационный и водно-технический отделы, а на местах — Верхне-Днепровский и Нижне-Днепровский речные отделы. В Управлении округа появилась Морская информационная часть, образованы Киевское и Одесское местные бюро перевозок, занимавшиеся регулированием перевозок по рекам и каботажными перевозками по Чёрному морю²⁹⁶.

Коренные изменения в восстановлении транспорта произошли с переходом к новой экономической политике. 9 июля 1921 г. В. И. Ленин подписал декрет «Об оплате за перевозки по железным дорогам и водным путям». В связи с этим были восстановлены тарифы на перевозку пассажиров и багажа, действовавшие до 10 июня 1917 г., но с повышенными ставками. В целях приспособления тарифов к местным условиям НКПС принял решение возобновить созыв тарифных съездов представителей железных дорог и водных путей сообщения. 11 июля 1921 г. Высший совет народного хозяйства (ВСНХ) и НКПС приняли совместное постановление о передаче в путейское ведомство бездействовавших заводов для изготовления необходимых транспорту материалов и оборудования. В случае столкновения ведомственных интересов преимущественное право на аренду получал НКПС. Наконец, 16 января 1922 г. СНК РСФСР принял декрет «О применении на транспорте начал хозяйственного расчета», который повлёк за собой изменения в структуре НКПС и подведомственных ему учреждениях, смену форм управления и методов руководства. Чисто админи-

²⁹⁵ 5 апреля 1920 г. утверждено «Положение об Отделе путей сообщения». Являясь органом НКПС, он подчинялся центральному управлению наркомата. В отношении военных перевозок отдел состоял в ведении начальника военных сообщений фронта. Задачей отдела было максимальное использование пропускной и провозной способности фронтовых железных дорог. 19 мая 1921 г. совещание начальников управлений НКПС приняло решение о ликвидации Одесского отдела. (Сенин А. С. Железнодорожная администрация Советской России в годы Гражданской войны. — М., 2015. — С. 139.)

²⁹⁶ Сборник отчетов Всеукраинского Центрального Исполнительного Комитета, Совета Народных Комиссаров, Наркоматов, Уполнаркоматов и Центральных Учреждений У. С. С. Р. 6-му Всеукраинскому съезду Советов Р., К. и К. депутатов. — Харьков, 1921. — С. 3.

стративные методы управления заменялись на преимущественно экономические. Хозяйственный расчёт на транспорте означал восстановление принципа материальной заинтересованности и личной ответственности работников транспорта в правильном и экономном использовании всех ресурсов, в достижении наилучших результатов при наименьших затратах средств. 8 июля 1922 г. нарком путей сообщения Ф. Э. Держинский и управляющий делами НКПС В. И. Межлаук подписали приказ о введении с 1 августа в действие Устава железных дорог РСФСР, который основывался на идеях Общего устава российских железных дорог 1885 г. 31 мая того же года СТО утвердил по докладу Ф. Э. Держинского Положение о правлениях железных дорог. С момента организации правлений в их распоряжение поступало всё имущество, принадлежавшее дорогам и предприятиям, входившим в данное правление. Сущность и цель реформы состояли в децентрализации управления коммерческой и хозяйственной деятельностью транспортных предприятий.

В результате проведённых реформ оживились все восстановительные работы на железных дорогах. Более интенсивно началась смена шпал. В 1923 г. в путь было уложено 15 млн 600 тыс. шпал, из которых уже 4 млн 600 тыс. — пропитанных. За 1921–1923 гг. заменили рельсы на путях протяжённостью в 1346 вёрст. Большим успехом начала 1920-х годов следует признать восстановление мостов через Днепр и Северский Донец близ станции Лиман. Наиболее трудоёмкой операцией стала замена двух ферм разрушенного моста через Южный Буг у г. Николаева. К 1 января 1923 г. из 423 разрушенных сооружений Юго-Западных железных дорог на 120 был проведён капитальный ремонт. 289 мостов были восстановлены временно. Предстояло провести работы ещё на 14 объектах. К 1 октября 1923 г. на Донецких дорогах было отремонтировано 105 мостов из 128 разрушенных в Гражданскую войну. Был произведён полный ремонт пакгаузов для ссыпки хлеба в хлебородном районе Льгов — Харьков — Купянск — Славянск²⁹⁷. Важным успехом стало завершение в 1926 г. восстановления двухъярусного моста через Днепр у станции Екатеринослав Екатеринбургской железной дороги, что позволило надёжно связать транспортную сеть левобережной и правобережной Украины²⁹⁸.

На дороги стали поступать новые паровозы с восстанавливаемых предприятий транспортного машиностроения. В 1921/1922 г. Луганский паровозостроительный завод выпустил 30 паровозов. Для налаживания нормальной

²⁹⁷ Отчет по эксплуатации Донецких железных дорог за 1922/1923 гг. — Харьков, 1924. — С. 17–18.

²⁹⁸ Транспорт Украины. — 1926. — № 6. — С. 15.

работы железных дорог основное внимание было обращено на ремонтные работы. Ремонт паровозов и вагонов был сосредоточен в железнодорожных мастерских и на заводах ВСНХ, которые выполняли заказы железнодорожников. Главную роль в уменьшении количества «больных» паровозов сыграли железнодорожные мастерские. Этому способствовала концентрация ремонтных работ в хорошо оборудованных мастерских. Одновременно в 1924/25 г. было закрыто 38 % всех ремонтных пунктов среднего ремонта и 59 % по конвенционному осмотру вагонов. Концентрация ремонта на железных дорогах Украины привела к снижению себестоимости ремонта паровозов до 18–20 тыс. руб. (против 24–26 тыс. руб. на заводах ВСНХ)²⁹⁹.

Ремонт паровозов, поступление новых отечественных и иностранных локомотивов способствовали качественной замене паровозного парка. На 1 октября 1924 г. на железных дорогах Южного округа путей сообщения находилось уже 3627 паровозов, из них 47 % мощных (против 35 % на 1 января 1921 г.). Количество «больных» паровозов постоянно снижалась: с 63 % на 1 января 1921 г. до 52,5 % на 1 октября 1923 г. По состоянию на 1 октября 1924 г. оставалось 26 % неисправных товарных вагонов (в 1913 г. таких было 7 %)³⁰⁰. В последующие годы наблюдалась дальнейшая положительная динамика. По состоянию на 1 января 1930 г. на Донецких железных дорогах числилось 14,3 % требовавших ремонта паровозов, на Екатерининской ж. д. — 17,8 %, на Юго-Западных ж. д. — 13,2 %, на Южных ж. д. — 15,9 %³⁰¹.

До Октябрьской революции на Украине не существовало специализированных вагоностроительных предприятий. Небольшие партии крытых двухосных вагонов, платформ и цистерн выпускали Николаевский судостроительный, Киевский и Торецкий машиностроительные заводы, Нижнеднепровский металлургический завод, Киевские и Одесские главные паровозовые мастерские. В начале 1920-х годов Николаевский судостроительный завод возобновил производство двухосных крытых вагонов, платформ и цистерн и продолжал их производство до 1935 г. В 1925 г. на базе транспортных цехов Днепродзержинского металлургического завода было создано вагоностроительное предприятие, выпускавшее крытые вагоны и хопперы³⁰². С 1928 г. на дороги Украины

²⁹⁹ Історія народного господарства Української РСР. — Т. 2. Створення соціалістичної економіки (1917–1937 рр.). — Київ, 1984. — С. 187.

³⁰⁰ Там же. С. 188.

³⁰¹ Транспорт Украины. 1930. — № 6. — С. 6.

³⁰² Технический прогресс в машиностроении Украинской ССР. 1917–1967. — Киев, 1967. — С. 119.

для поездов дальнего следования стали поступать четырёхосные пассажирские вагоны новой конструкции: плацкартные, купейные и мягкие. По этому же проекту отечественные заводы строили вагоны-рестораны, почтовые и багажные вагоны.

Уже в 1922 г. в крае началась прокатка новых рельсов. В 1923/24 г. железнодорожный транспорт получил необходимое количество металла. Но на ход восстановления транспорта негативно влияли несвоевременные поставки материалов. Так, в 1923/24 г. два южных треста выполняли заказы железных дорог с большой задержкой и не полностью (Южсталь — на 54 %, Южмаш — на 41 %) ³⁰³.

В результате восстановительных работ железнодорожный транспорт по основным показателям своей работы к началу I пятилетки приблизился к уровню 1913 г.

Таблица 1

	1913	1921/22	1922/23	1923/24	1924/25	1925/26
Эксплуатационная длина железных дорог Украины (тыс. км)	10,9	13,9	13,7	13,4	13,8	13,9
Количество перевезённых грузов (млн тонн)	95,9	14,0	23,5	34,0	45,1	72,2
Средняя ежедневная погрузка (тыс. вагонов)	10,7	1,5	2,4	3,6	4,7	7,6

Источник: Історія народного господарства Української РСР. — Т. 2. Створення соціалістичної економіки (1917–1937 рр.). — Київ, 1984. — С. 188.

Пробег грузовых вагонов на железных дорогах Украины в 1925/26 г. достигал 15,5 млрд тонно-километров, что в 7 раз превышало показатель в 1921/22 г., но составляло только 79 % по сравнению с 1913 г. ³⁰⁴ Не удалось добиться снижения количества происшествий на железных дорогах. Например, в 1913 г. на дорогах, сопоставимых с Южным округом путей сообщения, произошло 329 случаев схода поездов с рельс, а в 1924/25 г. таких случаев насчитывалось 472; разрывов поездов в 1913 г. — 225, а в 1924/25 г. — 1373, прочих происшествий в 1913 г. было 437, а в 1924/25 г. — 781. Основной

³⁰³ Історія народного господарства Української РСР. — Т. 2. Створення соціалістичної економіки (1917–1937 рр.). — Київ, 1984. — С. 187.

³⁰⁴ Нариси розвитку народного господарства Української РСР. — Київ, 1949. — С. 232.

причиной этих происшествий являлась изношенность товарных вагонов, в частности сцепного оборудования. Конечно, присутствовал и человеческий фактор: перегруженность работой, недостаточное содержание, неудовлетворительные бытовые условия и другие трудности транспортников. Одной из причин оставалась недостаточная квалификация и дисциплинированность рабочих и служащих железных дорог. Для подготовки кадров СНК Украины в 1926 г. принял решение открыть в Киеве Институт инженеров путей сообщения на базе факультета инженеров путей сообщения Киевского политехнического института и факультета по эксплуатации путей сообщения Киевского института народного хозяйства³⁰⁵. В 1930 г. институты инженеров железнодорожного транспорта были открыты в Днепропетровске и Харькове.

К 1927/28 г. грузооборот железных дорог Украины превысил довоенный уровень. При этом на линиях, направленных к западной границе республики, он не достиг уровня 1913 г., а на линиях, связывающих Украину с центральными районами СССР, значительно его превысил. Основным получателем железнодорожных грузов из УССР был Центральный промышленный район. Сюда направлялось больше трети всего вывоза за пределы УССР. После Гражданской войны коренным образом изменилась логистика перевозок грузов. Например, соль предприятий Славянского района в довоенный период направлялась преимущественно в украинские губернии (36 %), в Польшу и Прибалтику (28 %). А в середине 1920-х годов на украинские губернии приходилось 33 % всего вывоза и на центральные губернии России (24 %). В Украину свои грузы направляли в первую очередь Нижне-Волжский, Уральский и Закавказский районы. Нижневолжский район поставлял 87 % всей солёной рыбы, 11,3 % газа и бензина, 47,9 % нефтяных масел. С Урала было завезено 46,14 % железа и стали и 95,89 % марганцевой руды³⁰⁶.

В 1927/28 г. стала ощущаться недостаточная пропускная способность участков главных направлений. Особенно острым был вопрос о вывозе грузов из Донбасса. Правительство Украины в то время склонялось к электрификации участков Лиман — Белгород — Курск, которая могла бы на длительный период обеспечить вывоз донецкого угля. А для увеличения грузопотока в за-

³⁰⁵ Транспорт Украины. — 1926. — № 10—11. — С. 39; № 12—13. — С. 28. (Этот институт был открыт в 1930 г., а в 1934 г. присоединён к Харьковскому эксплуатационному механическому институту инженеров железнодорожного транспорта.)

³⁰⁶ Історія народного господарства Української РСР. — Т. 2. Створення соціалістичної економіки (1917—1937 рр.). — Київ, 1984. — С. 190; Доклад ЧП Донецької жел. дор. К. И. Лапшинского экономическому совещанию при Правлении Донецкой жел. дор., созванному на 25 января 1924 г. — Харьков, 1924. — С. 9—10.

падном направлении предлагалось реконструировать железнодорожные станции Бобринская, Дебальцево, Знаменка, Лиман, Павлоград и др.³⁰⁷

В 1929/30 г. грузооборот железных дорог Украины достиг 134 403 000 тонн, превысив уровень 1927/28 г. на 38 %. Интенсивный рост грузооборота даже превысил планировавшийся оптимальный показатель пятилетки на 18 %. Добиться этого удалось в основном путём лучшей организации работы, ускорению темпов ремонта подвижного состава и улучшению его качества. Расширились специализация и маршрутизация поездов, охватившие от 60 до 100 % грузовых потоков основных направлений, увеличивался средний вес поездов. Например, тяжёлые поезда весом 1650—2000 тонн пропускались по линиям Дебальцево — Лиман — Курск, Долинская — Николаев, Ясиноватая — Мариуполь, Славянск — Полтава — Киев и т. д. Во второй половине 1920-х годов было завершено строительство крупной железнодорожной магистрали, связавшей столицу Украины г. Харьков с одним из крупнейших портов на Чёрном море и центром судостроения г. Николаевым (505 км). Были сооружены линии Нежин — Прилуки (64 км), Луганск — Лутугино (21 км) и ряд подъездных путей (в том числе ветка от станции Мариуполь до речного порта Кальмиус). Завершалось строительство магистрали Ворожба — Хутор Михайловский — Унеча протяжённостью около 250 км³⁰⁸. Было открыто 74 дополнительных разъезда, уложено 192 км второй колеи.

Однако железнодорожный транспорт явно отставал от запросов быстро растущей промышленности. Его техническое состояние оставляло желать лучшего. На главных путях ещё лежало 30 % непропитанных шпал и до 35 % требовавших замены. На путях было уложено 30 % рельс облегчённого типа, а 21 % их требовал замены. Это ставило пределы для веса поездов, использования новых мощных локомотивов и четырёхосных вагонов повышенной грузоподъёмности. Пропускная способность железных дорог, особенно в районе Донбасса, была максимально использована. Правительству Украины приходилось периодически направлять специальные комиссии для ликвидации так называемых «пробок», ускорению погрузочно-разгрузочных работ.

³⁰⁷ Два года работы Правительства 1926/27 — 1927/28. Материалы к отчету Правительства УССР одиннадцатому съезду Советов. — Харьков, 1929. — С. 113.

³⁰⁸ Краткие сведения о развитии отечественных железных дорог с 1838 по 2000 г. / Сост. Г. М. Афонина. — 2-е изд. — М., 2001. — С. 103–108; Два года пятилетки УССР. Материалы к отчету Правительства за 1929 и 1930 гг. XII Всеукраинскому съезду Советов. — Харьков, 1931. — С. 190–194.

Структурно железнодорожная сеть юга новороссийских губерний в 1920-е не изменилась, за исключением переименования с 1 января 1921 г. Северо-Донецкой железной дороги. Грузы и пассажиров перевозили: Донецкие ж. д. (протяжённость 2206 км), Южные ж. д. (3578 км), Екатерининская ж. д. (2529 км), Юго-Западные ж. д. (4554 км)³⁰⁹.

* * *

В июле 1921 г. вместо Главного управления водных сообщений при Высшем Совете Народного Хозяйства (Главвод) в составе НКПС появилось Центральное управление речного транспорта (Цурек) и такое же управление морским флотом (Цумор). Взамен округов внутренних водных путей сообщения (они были созданы в 1921 г. вместо облводов) были образованы управления внутренних водных путей и правления речных государственных пароходств. К началу навигации 1923 г. в стране было девять речных государственных пароходств: Волжское, Северо-Западное, Северное, Верхне-Днепровское, Нижне-Днепровское, Доно-Кубанское, Западно-Сибирское, Средне-Азиатское и Амурское. 20 июля 1923 г. все пароходства (за исключением Средне-Азиатского) постановлением СТО были сняты с государственного бюджета и переведены на полный коммерческий хозяйственный расчёт. Правления пароходств, кроме выполнения транспортных операций, получили право производить комиссионно-торговые операции, страхование грузов, выдачу ссуд на перевозимые товары и тому подобные вспомогательные операции. В целях координации деятельности пароходств в НКПС по постановлению СТО от 20 июля 1923 г. было образовано Бюро этих правлений, в декабре 1923 г. преобразованное в Центральное правление речных государственных пароходств (Центрорек). Одновременно в НКПС было образовано Управление внутренних водных путей (позже — Центральное управление)³¹⁰.

В 1924 г. в связи с переходом пароходств на хозрасчёт в НКПС создаются Центральное управление внутренних водных путей и Центральное правление государственных речных пароходств. Управление водными путями отделяется от управления коммерческим флотом. В 1925 г. ликвидируется институт уполномоченных НКПС по водному транспорту. На местах Центральному

³⁰⁹ Вантажевий обіг на українських залізницях за 1924–25 рік, а также на речных и морских путях Украины и Крыма за 1925 год / Статистика України. Серія IV. Статистика транспорту й звязку. — Харків, 1927. — С. 5.

³¹⁰ Речной транспорт за 50 лет Советской власти. — М., 1967. — С. 70–71.

управлению внутренних водных путей подчиняются 10 местных управлений внутренних водных путей, районы которых приписаны к одному или нескольким замкнутым речным и озёрным бассейнам. Речное коммерческое судоходство обеспечивается 9-ю государственными речными пароходствами. На Украине было два госпароходства: Верхнеднепровское и Нижнеднепровское³¹¹.

В целях развития речного и морского судоходства и судостроения СНК РСФСР декретом от 13 октября 1921 г. предоставил НКПС право сдавать в аренду суда, обслуживающие их средства и судостроительные пункты, «не могущие быть использованными в полной мере силами государства, в эксплуатации государственным предприятиям и объединениям их, кооперативам, артелям и отдельным лицам», а также разрешил постройку новых судов. Одновременно был инициирован возврат неправильно национализированных мелких судов их прежним владельцам³¹².

Гражданская война привела к резкому ухудшению качественного состояния флота. В капитальном ремонте нуждалось 57 % самоходных и 53 % несамоходных судов. В сводке Транспортного подотдела ЦК РКП(б) в декабре 1921 г. отмечалось: «Техническое состояние речного флота близко к катастрофическому. К концу навигации 1921 г. паротеплоходов, требующих лишь текущего ремонта, имелось 952, или около 23 % всего наличного паротеплового флота, а по непаровому флоту — 26 %. Все остальные суда требуют большого и капитального ремонта, полного восстановления или разборки»³¹³. Количество речных пароходов в бассейнах Днепра и Южного Буга к началу 1921 г. уменьшилось вдвое³¹⁴. Было затоплено или разрушено большинство речных торговых судов, катеров и барж. В связи с сокращением землечерпательных работ значительно уменьшились транзитные глубины. Например, в 1926 г. на Днестре от Никополя до Херсона глубина судоходной части не превышала 1,25 м вместо 2,15 м в 1913 г.³¹⁵ За годы Гражданской войны глубины большинства рек резко упали и приблизились к естественным. На многих участках нельзя было эксплуатировать имевшиеся мощные пароходы с большой осадкой, баржи приходилось загружать не полностью³¹⁶. Первая мировая, а затем Гражданская война катастрофически

³¹¹ Советский транспорт 1917–1927. — М., 1927. — С. 171–172, 187.

³¹² Речной транспорт за 50 лет Советской власти. — М., 1967. — С. 69.

³¹³ Там же. С. 77.

³¹⁴ Радянська Україна 1917–1987. Соціально-економічний довідник. — Київ, 1987. — С. 94.

³¹⁵ Бернштейн-Коган С. В. Очерки географии транспорта. — М.; Л., 1930. — С. 252.

³¹⁶ Речной транспорт за 50 лет Советской власти. — М., 1967. — С. 77.

понижили перевозки грузов и пассажиров по всей стране. Грузооборот на Днестре сократился с 7094 тыс. тонн в 1913 г. до 298 тыс. тонн в 1922 г.³¹⁷

С целью быстрого возрождения речного флота была разработана программа строительства кораблей. За пять лет речной флот планировалось поднять до довоенного уровня. Намечалось построить 27 дноочистителей, 64 непаровых судна, 60 коммерческих непаровых судов грузоподъёмностью по 80 000 пудов. Как и на железнодорожном транспорте, новое строительство уступало ремонтным работам. В 1921 г. было запланировано поднять в Южном округе путей сообщения 10 паровых и 21 непаровое судно, 2 земснаряда. В результате героических усилий этот план речники выполнили. Они подняли и ввели в эксплуатацию 19 затонувших паровых и 78 непаровых судов и 1 земснаряд³¹⁸. Суда ремонтировали по программе, на реализации которой негативно сказывались отсутствие материалов, квалифицированных работников-судоремонтников, перебои с поставками продовольствия. Вследствие этого объём ремонтных работ первой группы в Южном округе путей сообщения был выполнен примерно на 50 %. По этим же причинам медленно шли дноуглубительные работы. Из-за отсутствия запасных частей и квалифицированных специалистов в 1922 г. в Днепропетровском управлении из 21 земснаряда работали только 5³¹⁹.

Стремясь обеспечить наибольшую отдачу от отпускаявшихся ограниченных финансовых и материальных средств, СНК декретом от 24 марта 1921 г. организовал в ВСНХ специальное Управление судостроения. С конца 1922 г. Госплан начал утверждать ежегодную программу строительства речных судов. С 1923 г. речное судостроение возобновил завод «Красное Сорново». В 1924 г. Южно-русский завод в Киеве, строивший со второй половины XIX века небольшие колёсные буксирные пароходы по проектам, разработанным заводским конструкторским бюро, переименован в машиностроительный завод «Ленинская кузница». В 1928—1929 гг. здесь была построена судостроительная верфь. Первым судном, сошедшим с верфи, стал паровой буксир «Казахстан». В 1928 г. Киевские пароходные мастерские построили двухпалубные пароходы «10 лет Октября» и «Дзержинский» с благоустроенными каютами, салонами, террасами³²⁰.

³¹⁷ Чевердин А. Ф. Днепропетровско-Бугский бассейн и транспортное значение его речных путей. — К., 1927. — С. 69.

³¹⁸ Історія народного господарства Української РСР. — Т. 2. Створення соціалістичної економіки (1917—1937 рр.). — Київ, 1984. — С. 190—191.

³¹⁹ Там же. С. 191.

³²⁰ Речной транспорт за 50 лет Советской власти. — М., 1967. — С. 74; Технический прогресс в машиностроении Украинской ССР. 1917—1967. — Киев, 1967. — С. 125—126.

Восстановление флота шло медленнее восстановления железнодорожного транспорта. В 1925/26 г. ввоз груза речным транспортом достиг 50 %, а вывоз — около 35 % от уровня 1913 г.³²¹ При этом частновладельческие суда выполнили 47 % объёма грузовой работы государственного пароходства. Из-за старения кораблей паровой флот в Днепроовско-Бугском бассейне в 1925 г. уменьшился по сравнению с 1913 г. на 15 %, а по мощности — на 10 %; а непаровой — по количеству на 85 % и по тоннажу — на 84 %. Средний возраст коммерческих судов госпароходства составил по пароходам в среднем от 25 до 32 лет (но были суда со сроком службы до 42 лет), а по непаровым судам — от 15 до 25 лет. Последние, в основной массе, свой срок уже выслужили. Госпароходство восстановило в 1926 г. два двухпалубных пассажирских и купило однопалубный грузопассажирский пароход для плавания на Нижнем Днепре³²². По итогам 1926 г. пассажирские перевозки превысили уровень 1913 г.³²³ В 1913 г. речной транспорт Днепро-Бугского бассейна перевёз 2407 тыс. пассажиров, а в 1926 г. — 2532³²⁴.

В 1927/28 г. протяжённость водных путей Днепроовского бассейна достигла 14,7 тыс. км, из них 5 тыс. судоходных и 9,7 тыс. км сплавных. Протяжённость Нижнего Днепра от порогов до лимана составила 641 км, а Южного Буга на участке Вознесенск — Николаев — 106 км³²⁵.

Из-за недостатка ассигнований дноуглубительные работы шли медленно, и количество минимальных глубин продолжало увеличиваться. Это приводило к недогрузу речных судов и увеличению себестоимости перевозок. Соответственно, сокращался грузооборот. Если в навигацию 1927 г. он равнялся 2443,0 тыс. тонн, то в навигацию 1928 г. — 2432,9 тыс. тонн³²⁶.

Правительство Украины всемерно поощряло развитие смешанных водно-железнодорожных перевозок и увеличило объёмы передачи грузов с железных дорог на воду. В результате грузооборот в Днепроовско-Бугском бассейне в навигацию 1930 г. значительно вырос и составил 3655 тыс. тонн, превысив

³²¹ Нариси розвитку народного господарства Української РСР. — Київ, 1949. — С. 233.

³²² Транспорт Украины. — 1926. — № 22. — С. 3–5.

³²³ Деятельность рабоче-крестьянского правительства Украины. Отчет десятому Всеукраинскому съезду Советов рабочих, крестьянских и красноармейских депутатов. — Харьков, 1927. — С. 93.

³²⁴ Грицай П. С. Транспорт та зв'язок України. — Харків, 1927. — С. 44.

³²⁵ Вантажевий обіг на українських залізницях за 1924–25 рік, а также на речних и морских путях Украины и Крыма за 1925 год... С. 5.

³²⁶ Два года работы Правительства 1926/27 — 1927/28. Материалы к отчету Правительства УССР одиннадцатому съезду Советов. — Харьков, 1929. — С. 114–115.

показатели 1928 г. на 151,2 %. Однако рост грузооборота опережал техническую готовность пароходства и речных портов. За первые годы пятилетки грузопассажирский флот увеличился на 5 судов (на 9 %), а буксирный флот увеличился на 23 единицы (рост 34 %). Из-за недостатка ассигнований в течение 12 лет основные показатели речных перевозок в Днепровско-Бугском бассейне не достигли уровня 1913 г.

* * *

За годы Гражданской войны и иностранной интервенции морскому торговому флоту был нанесён огромный ущерб. 60 кораблей были потоплены, 326 судов оказались за границей. Из 492 отечественных торговых судов в советских республиках осталось 148, большинство из которых нуждалось в капитальном ремонте³²⁷. В начале 1921 г. общий тоннаж морских судов составил лишь 20,8 тыс. тонн против 471 тыс. тонн в 1915 г.³²⁸ К концу Гражданской войны на Чёрном море осталось всего 5 % тоннажа от торгового флота в 1916 г. В Одесском порту после занятия города Красной Армией зимой 1920 г. в исправности оказался всего лишь один разъездной катер. Все остальные суда, способные к плаванию, были угнаны, в том числе служебный портовый флот, не имеющий никакого транспортного значения. В порту стояли суда, признанные их владельцами совершенно непригодными не только к эксплуатации, но и к восстановлению. Среди них были суда, которые белые не могли угнать и подорвали. В целом на Чёрном море потери флота достигли 83,5 %. Торговый флот на Азовском и Чёрном морях надо было создавать заново³²⁹.

Практически не было ни одного морского торгового порта, который не нуждался бы в срочных восстановительных работах. В Одессе из 62 причалов, годных к эксплуатации осталось 29. Мариупольский порт вследствие обмеления подходного канала стал доступен только для мелких каботажных судов. В Херсоне проход к порту был закрыт затопленными на подходном канале судами. В Николаеве из 900 погонных сажен причального фронта исправных осталось около 300. Набережные, построенные в XIX веке, устарели, в том числе

³²⁷ Транспорт России. Исторические очерки. Этапы экономических преобразований в транспортной системе (1918–1955). — М., 2009. — С. 115.

³²⁸ Радянська Україна 1917–1987. Соціально-економічний довідник. — Київ, 1987. — С. 94.

³²⁹ Советский транспорт 1917–1927. — М., 1927. — С. 198; Нариси розвитку народного господарства Української РСР. — Київ, 1949. — С. 233.

и по типам конструкций. На большинстве из них нельзя было устанавливать перегрузочное оборудование. Устарели перегрузочные устройства. Например, в Мариупольском порту в 1923 г. было два вагоноопрокидывателя небольшой производительности постройки 1889 г.³³⁰ Помимо разрушений периода войн, южные порты совершенно лишились исправных технических и портовых судов (уведены при отступлении белыми или мобилизованы для нужд Красной армии и флота).

Изменение западной государственной границы повлекло не только потерю портов, но и изменение маршрута товарообмена с соседними странами. Новообразовавшиеся страны отделили Советский Союз от Германии и вынудили пользоваться преимущественно морскими путями. Захват Румынией Бессарабии лишил Одессу очень богатого района, который она обслуживала как порт³³¹. После Гражданской войны резко сократился большой каботаж. Это произошло, прежде всего, из-за недостатка судов. Суда Добровольного флота, поддерживавшего главным образом рейсы Одесса — Владивосток, были уведены интервентами за границу. Вместо прежних ежегодных 18 рейсов из Чёрного моря в Тихий океан во второй половине 1920-х годов совершалось 4—6 рейсов. Причём, как и до войны, сказывалось отсутствие обратных грузов из Владивостока. Поэтому прибытие в Одессу большим каботажем грузов (67764 тонны в 1913 г.) свелось к 204 тоннам в 1925 г., и 36 тоннам в 1926 г.³³²

Для управления морским флотом 28 июля 1921 г. в составе НКПС было образовано Центральное управление морского флота (ЦУМОФ), а с переводом флота на хозяйственный расчёт постановлением Совета труда и обороны (СТО) было утверждено «Положение о Государственном торговом флоте». Им предусматривалось образование четырёх пароходств, действующих на началах коммерческого расчёта — Северного, Балтийского, Каспийского и Черноморско-Азовского, объединяемых Госторгфлотом в Москве. Госторгфлот не был единственным советским судоходным предприятием. 11 января 1922 г. декретом СНК была возобновлена деятельность общества «Добровольный флот». В 1923 г. Каспийское пароходство было преобразовано в акционерное общество, акции которого распределились между НКПС и ВСНХ. В 1924 г. три остальных пароходства вошли в состав АО «Совторгфлот», куда вошёл и «Доброфлот», состоявший в ведении Наркомвнешторга. Акции «Совторг-

³³⁰ Шапировский Д. Б., Обермейстер А. М. Развитие морских портов СССР (к 40-летию Великого Октября). — М., 1957. — С. 13.

³³¹ Советский транспорт 1917—1927. — М., 1927. — С. 197.

³³² Бернштейн-Коган С. В. Очерки географии транспорта. — М.; Л., 1930. — С. 233.

флота» были распределены между НКПС и НКТОРГОм. Во время приёмки судов Госторгфлотом в 1922/23 году 44 % судов имели возраст от 20 до 30 лет и 39 % — свыше 30 лет. Для наглядности напомним, что в Германии срок полной амортизации судна составлял 20 лет³³³.

27 июня 1928 г. Совет Труда и Оборона (СТО) утвердил программу морского коммерческого судостроения. 25 сентября 1928 г. вышло постановление СТО «О мерах по улучшению судостроения и снижению себестоимости судов». Согласно постановлению, постройка предусмотренных программой судов должна производиться на заводах СССР, а передача заказов зарубежным судостроительным предприятиям могла осуществляться в каждом конкретном случае только по специальному разрешению СТО. Главным заказчиком морских торговых судов выступало акционерное общество «Совторгфлот»³³⁴.

В ведении государственного Черноморско-Азовского пароходства «Госчап» было 41 судно общей вместимостью 29,3 тыс. тонн³³⁵. В дальнейшем флот пополнялся судами, купленными за границей и построенными на отечественных верях. Иногда удавалось вернуть суда, угнанные белогвардейцами. Так, в конце 1923 г. в Николаевский порт прибыло судно «Панайотис». Кто-то из грузчиков заметил закрашенное слово «Вера». Судно было задержано и позднее решением выездной сессии Верховного суда СССР передано управлению Николаевского порта. Одновременно с помощью «Доброфлота» удалось вернуть из-за границы 17 судов³³⁶. Главной проблемой пароходства была чрезвычайная изношенность судов, требовавших частого и неотложного ремонта. Средний возраст судов достиг 30 лет, но были и рекордные показатели. Так, возраст судна «Феликс Дзержинский» составил 45 лет, «Рылеев» — 62 (!) года. Множество барж плавали со стажем в 50–60 лет³³⁷.

К началу I пятилетки были проведены большие работы по совершенствованию портового хозяйства. Уже в 1923 г. в Одесском порту у нефтяного мола ввели в строй 4 причала с глубиной 22 фута и подходный к ним канал глубиной 23 фута. В Одессе были построены новый холодильник и причал у него, 2 железобетонных элеватора ёмкостью 800 000 пудов, зерноперегрузатель,

³³³ Советский транспорт 1917–1927. — М., 1927. — С. 196, 198–199.

³³⁴ История отечественного судостроения : в 5 томах. — Т. 4 : Судостроение в период первых пятилеток и Великой Отечественной войны 1925–1945 гг. — СПб., 1996. — С. 7–8.

³³⁵ Порт, овеянный славой. — Одесса, 1988. — С. 75. (Государственное Черноморско-Азовское пароходство было создано в сентябре 1922 г.)

³³⁶ Там же. С. 75–76.

³³⁷ Транспорт Украины. — 1926. — № 7. — С. 23.

восстановлены конвейеры для перегрузки зерна из вагонов в суда, производительностью по 50—65 тонн в час каждый. На Карантинном моле восстановлена работа стационарного английского перегружателя с производительностью до 200 тонн в час. Была построена кукурузосушилка, открывшая новые перспективы для экспорта этой культуры, поступавшей в порт в некондиционном виде, с большим процентом влаги³³⁸. В Одесском порту в середине 1920-х годов причальная линия составляла 2891 погонный метр. В Херсоне был достроен 2-й причал городской набережной, начатый в довоенное время, и общая длина причальной линии составила 644 погонных метра. На Херсонском канале в этот же период на протяжении 70 км довели глубины до 22—23 вместо 11—18 футов (результат обмеления). В 1924 г. приказом наркома путей сообщения Николаевский порт был переведён из второго класса в первый. Портовики сами отремонтировали стационарный элеватор. Группа портовых инженеров, техников и рабочих под руководством инженера И. А. Эпштейна разработала проект и построила четыре перегружателя зерна, что повысило механизацию порта. В Николаеве для зерноперегрузок установлено 7 перегружателей общей производительностью в 395 тонно-час. Кроме того, восстановлены рудоперегрузатели общей мощностью 450 тонн в час. К 1926 г. Николаевский порт по своей технической оснащённости и пропускной способности уже мог перегружать свыше 2 миллионов тонн грузов в год. Его причальная линия достигла 3364 погонных метра. Одновременно на набережных Николаевского порта можно было грузить 19 пароходов. К 1927 г. был полностью очищен от заносов подходный канал, и его глубина доведена до 28 футов. Отныне порт смог принимать суда повышенной грузоподъёмности. С введением в строй нового элеватора Николаевский порт стал одним из ведущих портов по экспорту хлебных грузов³³⁹.

Мариупольский порт доступен глубокосидящему морскому судну исключительно благодаря морскому каналу протяжённостью в 10 км. Из-за особенностей дна и морских течений канал требовал ежегодных огромных землечерпательных работ. Поэтому в 1926 г. вместо него был прорыт другой канал, лежащий в более устойчивых грунтах и имеющий ось, параллельную направлению морских течений³⁴⁰. В Мариуполе было построено 2 железобе-

³³⁸ Транспорт Украины. — 1926. — № 3. — С. 24.

³³⁹ Советский транспорт 1917—1927. — М., 1927. — С. 200—201; Шацировский Д. Б., Обермейстер А. М. Развитие морских портов СССР (к 40-летию Великого Октября). — М., 1957. — С. 14; Порт, оваянный славой. — Одесса, 1988. — С. 73, 81—82.

³⁴⁰ Бернштейн-Коган С. В. Очерки географии транспорта. — М.; Л., 1930. — С. 215.

тонных элеватора емкостью 300 000 пудов, установлено оборудование амбаров для зерна производительностью в 200 тонно-час и углеперегрузатели производительностью в 200 тонно-час. Его причальная линия в 1926 г. составила 2238 погонных метра.

Бердянский порт обладает важным преимуществом перед всеми другими морскими портами Азовского моря — он расположен в обширной глубоководной бухте. Навигация возможна круглый год в связи с малой замерзаемостью порта. В 1924–1925 гг. в бухте были проведены дноуглубительные работы. Порт в 1923 г. располагал причальной линией на Узком и Широком молах. Длина первого по внутренней стороне 195 м, а по наружной — 267 м. Второй мол соответственно имел 267 и 392 м. Порт имел железнодорожные пути протяженностью около двух км. По молам и набережной проходили мощные булыжные дороги и площади. Подъем судов для ремонта производился в примитивном деревянном эллинге. В порту имелись небольшие мастерские, два деревянных склада-пакгауза вместимостью 120 тыс. пудов зерна в мешках и два зернохранилища, принадлежавших Екатерининской железной дороге. Для транзитных грузов в порту был склад емкостью 15 тыс. пудов. В 1920-е годы здесь также построили железобетонный элеватор емкостью 250 000 пудов³⁴¹.

Грузооборот основных портов УССР в 1925–1926 хозяйственном году (тыс. тонн)

Таблица 2

Порты	До Первой мировой войны	1925/26 год	В % к 1913 году
Одесса	4012 (1913 г.)	664	16,6
Николаев	2080 (1913 г.)	422	20,3
Мариуполь	1935 (1909 г.)	597	30,9

Источник: Грицай П. С. Транспорт та звязок України. — Харків, 1927. — С. 55.

Грузооборот украинских портов Азово-Черноморского бассейна в 1929/30 г. достиг 2 395 000 тонн при трёхсменной работе. Но недостаточная механизация не позволяла полностью использовать пропускную способность портов³⁴².

³⁴¹ Шаульскийкий Н. С. Морские ворота Бердянска / Н. С. Шаульскийкий, А. Л. Третьяков, Л. Ф. Алексеев. — Днепропетровск, 1980. — С. 24–25; Советский транспорт 1917–1927. — М., 1927. — С. 200–201.

³⁴² Два года пятилетки УССР. Материалы к отчету Правительства за 1929 и 1930 гг. XII Всеукраинскому съезду Советов. — Харьков, 1931. — С. 198–199.

В 1929 г. в Черноморской конторе «Совторгфлота» было 24 грузопассажирских судна, 20 грузовых, 3 наливных и 1 рефрижераторное общей грузоподъёмностью около 100 тыс. тонн. Протяжённость морских линий в Чёрном и Азовском морях составила 2252 км³⁴³. В 1926 г. по сравнению с 1913 г. экспортные морские перевозки в СССР достигли 54 %, импорт — 20 %, малый каботаж — 50 %, большой каботаж — 20 %. Примерно такое же соотношение было в Черноморско-Азовском бассейне. В этом бассейне малый каботаж обслуживал значительную часть междупортовых перевозок, так как железные дороги подходили к берегу этих морей в общем в северо-южном направлении и не было железнодорожных линий, которые, идя вдоль берега, устанавливали бы связь между различными пунктами побережья. В частности, заметное место занимали перевозки угля из Донецкого бассейна через Мариуполь как ближайший к этому бассейну порт. Морем же поддерживалось пассажирское движение по всему побережью от Одессы до Батуми³⁴⁴.

* * *

Управление гражданским воздушным флотом первоначально осуществлялось специальной инспекцией при Главном управлении воздушного флота Реввоенсовета РСФСР. Разруха на железнодорожном транспорте вызвала острую необходимость в использовании весьма скромного самолётного парка для установления воздушной связи между Москвой и важнейшими экономическими центрами. С 31 декабря 1920 г. по 7 февраля 1921 г. было совершено 15 рейсов между Харьковом, Николаевом, Херсоном, Симферополем и ст. Джанкой³⁴⁵. 13 января 1921 г. состоялся опытный полёт самолёта с военной почтой по маршруту Харьков — Киев — Екатеринослав — Севастополь. 29 января эта линия была продлена до Москвы. Инициатором создания постоянной воздушной линии между российской и украинской столицами был начальник учебной части Дивизиона воздушных кораблей А. В. Панкратьев. Для перевозок было выделено шесть четырёхмоторных самолётов «Илья Муромец». Большинство из них участвовало в Гражданской войне и их состояние остав-

³⁴³ Вантажевий обіг на українських залізницях за 1924—25 рік, а также на речных и морских путях Украины и Крыма за 1925 год... С. 5.

³⁴⁴ Под флагом Родины. Очерки истории Черноморского пароходства. — Одесса, 1967. — С. 190; Бернштейн-Коган С. В. Очерки географии транспорта. — М.; Л., 1930. — С. 225.

³⁴⁵ Горяшко А. М. Гражданская авиация Украины. — Киев, 1982. — С. 17.

ляло желать лучшего. Самолёты базировались на Ходыньском поле в Москве. В Туле, Орле и Курске были оборудованы промежуточные аэродромы. Все аэродромы были укомплектованы техническим персоналом, горюче-смазочным материалом и запчастями для технического обслуживания самолётов. Планировалось совершать 20 рейсов в месяц³⁴⁶. Первый регулярный рейс состоялся 1 мая 1921 г. Командиром «Ильи Муромца» был лётчик А. К. Туманский. Позднее он вспоминал: «Мы делали по два-три полёта в неделю, перевозя в основном фельдъегерскую почту и ответственных пассажиров. Пассажиры были в восторге от быстроты передвижения, мы же — летно-подъёмный состав — радовались гораздо меньше: корабли наши были довольно потрепаны, а большинство моторов давно уже выработало все свои ресурсы. Редкий рейс поэтому обходился без происшествия». По словам бывшего начальника воздухоплавания Московского военного округа Н. Д. Анощенко, «как правило, самолёты шли на небольшой высоте, ориентируясь только визуально, поэтому корабль болтало так, что пассажиров, укачавшихся в пути, после посадки на аэродроме обычно выносили из салона»³⁴⁷. За пять месяцев между Харьковом и Москвой на самолётах «Илья Муромец» было выполнено 76 рейсов, перевезено 60 пассажиров и более 6 тонн грузов. В октябре линия была закрыта вследствие изношенности самолётов³⁴⁸.

9 февраля 1923 г. СТО принял решение «О возложении технического надзора за воздушными линиями на Главное управление воздушного флота и об организации Совета по гражданской авиации». На Совет было возложено руководство всей гражданской авиацией в стране. Поэтому этот день стал официальной датой образования гражданской авиации как самостоятельной отрасли народного хозяйства. 14 февраля по инициативе Совнаркома Украинской ССР были возобновлены полёты по маршруту Москва — Харьков. Выполняло их германско-российское общество воздушных сообщений «Дерулюфт». Из-за нерешённых организационных проблем полёты продолжались недолго.

17 марта 1923 г. было создано первое авиатранспортное предприятие РСФСР — «Добролёт», которое сыграло большую роль в подготовке первых пилотов и техников для гражданской авиации. Огромную мобилизующую

³⁴⁶ Соболев Д. А. Хроника советской гражданской авиации. 1918–1941 гг. — М., 2019. — С. 9.

³⁴⁷ Соболев Д. А. Указ. соч. С. 10–11.

³⁴⁸ Транспорт России. Исторические очерки. Этапы экономических преобразований в транспортной системе (1918–1955). — М., 2009. — С. 208; Горяшко А. М. Гражданская авиация Украины. — Киев, 1982. — С. 18.

роль в становлении отечественной авиации сыграла общественная организация «Российское общество друзей воздушного флота», которую возглавил председатель ВСНХ СССР А. И. Рыков³⁴⁹.

12 марта 1923 г. в Харькове по инициативе правительства Советской Украины и командования Украинского военного округа было основано добровольное Общество авиации и воздухоплавания Украины и Крыма — ОАВУК. Во главе Совета Общества — председатель ВУЦИК Г. И. Петровский, его заместитель — командующий войсками Украины и Крыма М. В. Фрунзе. Общество развернуло работу по сбору пожертвований на строительство 100 самолётов. 26 марта 1923 г. было решено учредить Украинское акционерное общество воздушных сообщений с капиталом в 550 тыс. золотых рублей. Учредителями общества «Укрвоздухпуть» выступили ОАВУК, Главное управление воздушного флота Красной Армии, Украинский СНХ и ряд других организаций. Устав общества утверждён СНК УССР 1 июня 1923 г. 7 октября 1924 г. этот устав был утверждён СНК СССР. Директором-распорядителем Общества стал зам. председателя Украинского СНХ В. Н. Ксандров. Правление Общества приступило к организации наземного хозяйства, оборудованию аэродромов и посадочных площадок. 28 октября 1923 г. СТО принял постановление о порядке отвода земельных участков не менее 25 десятин (27 га) для устройства аэродромов и посадочных площадок в непосредственной близости от городов и других населённых пунктов, входящих в сеть воздушных линий. Уже в марте 1923 г. коллектив одного из заводов Елисаветграда решил отдать однодневный заработок в фонд создания воздушного флота. Примеру последовали железнодорожники Одессы, металлисты Харькова, потребительская кооперация Донбасса и другие коллективы трудящихся. Все первые самолёты были закуплены за границей, в основном в Германии, и получили наименования предприятий, на средства которых были куплены. Первые рейсы пролегли из украинской столицы Харькова в Киев, Полтаву, Одессу и Елисаветград. Полёты выполнялись два раза в неделю в течение летнего сезона с мая до 1 октября³⁵⁰.

В создании наземного хозяйства активно помогали местные партийные и общественные организации. Во многих населённых пунктах строились посадочные площадки (Кременчуг, Знаменка, Вознесенск, Лубны, Яготин и др.) На некоторых из них оборудованы бензосклады и склады смазочных матери-

³⁴⁹ Транспорт России. Исторические очерки. Этапы экономических преобразований в транспортной системе (1918–1955). — М., 2009. — С. 211, 213.

³⁵⁰ Горяшко А. М. Гражданская авиация Украины. — Киев, 1982. — С. 20–23; Ляховецкий М. Б., Пузынин Р. Г. Крылья Республики. — Киев, 1973. — С. 14.

алов. Всё это потребовало значительных усилий многих энтузиастов. СНК СССР оказывало серьёзную помощь обществу «Укрвоздухпуть» на первых порах его существования. Например, Наркомат финансов СССР освободил общество от государственного промышленного налога на операции по транспортировке грузов и пассажиров на своих летательных аппаратах³⁵¹.

В 1923 г. была открыта первая воздушная линия Киев — Харьков³⁵². В рекламных целях в 1924 г. самолёты «Укрвоздухпути» летали в Бахмут, Луганск, Мариуполь, Старобельск. По маршруту Харьков — Одесса самолёты делали промежуточную посадку в Елисаветграде, а по маршруту Харьков — Киев — в Полтаве. В своих рекламных объявлениях общество «Укрвоздухпуть» извещало, что каждый пассажир мог взять с собой 5 кг багажа бесплатно. Пассажиры прибывали на аэродром на автомобилях общества. Авиабилеты доставлялись на дом. График полётов выдерживался. В самолётах висела инструкция для пассажиров. Им запрещалось курить и распивать спиртные напитки, открывать дверь в кабину пилотов и касаться руками тросов проводки управления самолётом, проходить в полёте в багажное отделение. За счёт государственной дотации общество «Укрвоздухпуть» установило заниженные цены на билеты (55—60 % себестоимости). На всей территории УССР, в Крыму и Москве были организованы конторы «Укрвоздухпути», занимавшиеся транспортировкой и хранением различных товаров, посредническими операциями, изданием книг и т. п.³⁵³ В 1925 г. было перевезено 11581 кг грузов (включая почту) и 1551 пассажир³⁵⁴.

21 февраля Инспекцией ГВФ были утверждены общие правила полётов для всех работавших тогда в СССР авиакомпаний: «Добролёт», «Укрвоздухпуть», «Закавиа», «Дерулюфт» и «Юнкерс». Авиакомпании должны были осуществлять полёты только по маршрутам, утверждённым Инспекцией; выдерживались определённые стандарты оборудования аэропортов. В 1925 г. самолёты «Укрвоздухпути» пять раз в неделю летали в Москву и дважды в неделю в Ростов-на-Дону. Расписание составлялось так, чтобы прилетевший в Харьков из Киева мог пересесть в самолёт, улетающий, например, в Ростов-на-Дону. Основными самолётами были шестиместные «Кометы» разных моделей фирмы «Дорнье». Для стоянки самолётов в Харькове был

³⁵¹ Ляховецкий М. Б., Пузынин Р. Г. Крылья Республики... С. 15, 17.

³⁵² Радянська Україна 1917—1987. Соціально-економічний довідник. — Київ, 1987. — С. 94.

³⁵³ Соболев Д. А. Указ. соч. С. 44—45.

³⁵⁴ Грицай П. С. Транспорт та зв'язок України. — Харків, 1927.

построен самый большой в СССР железобетонный ангар, в котором можно было разместить 10 самолётов. В Харькове у общества были авиамастерские, а в Киеве — конструкторское бюро.

В 1923 г. инженер и военный летчик К. А. Калинин был назначен на должность главного конструктора и начальника производства авиаремонтных мастерских «Ремвоздух-6», вскоре преобразованных в конструкторское бюро гражданского авиастроения «Авиаавиазавод имени Совнархоза УССР»³⁵⁵. Под его руководством был построен первый советский пассажирский четырёхместный самолёт К-1 с двигателем мощностью 170 л. с., успешно прошедший государственные испытания в 1925 г. Самолёт имел много оригинальных нововведений и выгодно отличался от иностранных самолётов более совершенными аэродинамическими формами. Впервые в мире на этом самолёте была применена эллиптическая форма крыла; втулка воздушного винта и колеса шасси имели обтекатели. Это был первый самолёт в СССР с кабиной лётчика, остеклённой спереди и по бокам. Закрытая и обогреваемая кабина пилота создавала необходимые условия для длительных перелётов³⁵⁶. Самолёт эксплуатировался в обществе «Добролёт».

На маршрутах «Укрвоздухпути» несколько лет использовался экспериментальный пассажирский самолёт Д. П. Григоровича. Его достоинствами были низкая посадочная скорость, короткие разбег и пробег. Он брал на борт трёх пассажиров и мог доставить на расстояние 600 км со скоростью 130 км/ч³⁵⁷.

В 1926 г. география полётов «Укрвоздухпути» значительно расширилась. Теперь самолёты стали летать в Минеральные Воды, Тифлис и Баку. На этом маршруте общество использовало новый восьмиместный «Меркюр» фирмы «Дорнье». В том же году харьковские авиамастерские были переименованы в Авиаавиазавод опытного самолётостроения имени Совнаркома УССР. Директором и главным конструктором был назначен К. А. Калинин. В следующем году здесь был построен цельнометаллический К-2. Единственный экземпляр использовался для аэрофотосъёмочных работ³⁵⁸. С 1928 г. в Харькове началось строительство первого серийного советского гражданского четырёхместного

³⁵⁵ Вайлов А. М. Российские гении авиации первой половины XX века. — М., 2017. — С. 313.

³⁵⁶ Технический прогресс в машиностроении Украинской ССР... С. 136. (Талантливого инженера пригласил в свою американскую фирму И. И. Сикорский, но Калинин ответил, что конструировать самолёты он будет на родине.)

³⁵⁷ Соболев Д. А. Указ. соч. С. 61–63.

³⁵⁸ Там же. С. 76, 79.

самолёта К-4. В 1928—1930 гг. на харьковском авиазаводе было построено 39 К-4. Большинство машин летало с германскими двигателями.

За 1927—1928 гг. с воздухостанций «Укрвоздухпути» было отправлено 5366 пассажиров³⁵⁹. В 1926 г. общество «Укрвоздухпуть» составило проект воздушной линии в Турцию. Но для его осуществления время ещё не наступило, поскольку не было надёжных гидросамолётов³⁶⁰. Первая международная трасса на Украине была открыта в феврале 1928 г. Самолёты из Харькова летали в Тегеран.

18 октября (по другим данным — 6 ноября) 1929 г. с харьковского аэродрома поднялся в воздух самолёт К-5, который перевозил восемь пассажиров со скоростью до 160 км/ч на расстояние 800 км. В нём была двухместная кабина пилота, пассажирский салон, туалетное и багажное отделения, аварийная дверь. Во время полёта в зависимости от сезона обеспечивалась вентиляция или обогрев горячим воздухом от двигателя, а также (при необходимости) электрическое освещение пассажирского салона. Этот самолёт стал самым популярным в нашей гражданской авиации в 1930-е годы. Самолёты К. А. Калинина отличались простотой конструкции, были выполнены из недефицитных материалов — дерева, фанеры, труб и полотна. Они были экономичнее других гражданских самолётов того времени, как наших, так и иностранных³⁶¹. Всего в 1926—1933 гг. конструкторским бюро К. А. Калинина было создано 16 типов самолётов и их модификаций.

В мае 1929 г. под руководством А. Н. Туполева и А. А. Архангельского была завершена постройка транспортного гражданского самолёта АНТ-9 «Крылья Советов» на 9 пассажирских мест. В ходе испытаний лётчик М. М. Громов перелетел на этом самолёте из Москвы в Одессу и Севастополь³⁶².

На 1 июля 1929 г. пассажирский парк «Укрвоздухпути» насчитывал 18 самолётов, в том числе восемь К-4, четыре — «Комета III», два — «Меркюр», по одному — «Комета II», «Юнкерс Ф-13», «Фоккер III» и ДН-34³⁶³.

³⁵⁹ Ляховецкий М. Б. Крылья Республики / М. Б. Ляховецкий, Р. Г. Пузынин... С. 21—22.

³⁶⁰ Горяшко А. М. Гражданская авиация Украины. — Киев, 1982. — С. 25; Ляховецкий М. Б. Крылья Республики... С. 25.

³⁶¹ Ляховецкий М. Б. Крылья Республики... С. 30; Горяшко А. М. Гражданская авиация Украины. — Киев, 1982. — С. 26—27; Соболев Д. А. Указ. соч. С. 105.

³⁶² Ляховецкий М. Б. Крылья Республики... С. 27.

³⁶³ Соболев Д. А. Указ. соч. С. 94.

* * *

13 июля 1921 г. было образовано Управление местного транспорта (УКРУМТ), ведающего автотранспортом и гужевыми перевозками, погрузкой и разгрузкой вагонов³⁶⁴. На территории Украины в середине 1920-х годов было 1877 км дорог государственного значения, в том числе 1287 км с каменным покрытием и 590 км грунтовых. Одной из основных проблем стало истощение запасов каменных материалов, и 35 % шоссе ремонтировалось старыми запасами. Изношенность шоссейных дорог на 1 января 1926 г. достигала 75 %. Длина гужевых дорог государственного значения на 1 октября 1926 г. составила около 7 тыс. км. Ведомственная пресса так характеризовала состояние грунтовых дорог в 1926 г.: «Полотно грунтовых дорог находится в типичном для Украины состоянии, т. е. в большинстве случаев оно неровное, с ямами и колеями, трудно, а иногда и абсолютно непроезжее весной и осенью и после дождей в черноземных и глинистых грунтах»³⁶⁵. Изношенность грунтовых дорог к 1 января 1926 г. составляла от 65 до 90 %³⁶⁶. Износ 113 деревянных мостов (14 % от их общего числа) составил от 76 до 100 %, износ 347 мостов (32 %) составил от 16 до 50 %. По всем нормативам такой износ означал неизбежность капитального ремонта. Остальные мосты были опасны для движения и экономичнее было бы их просто перестроить. Аналогичным было состояние многочисленных служебных гражданских сооружений вдоль шоссе (станционные здания, казармы, сторожевые будки и склады). В силу продолжительности их службы (до 50 лет со времени постройки), износ (даже каменных строений) также превысил 50 %. Все они требовали капитального ремонта, который в силу недостаточности ассигнований практически не проводился³⁶⁷. Убыток от плохого состояния дорог в республике по приблизительным подсчётам составлял 25,6 млн руб. в год. УКРУМТ предполагал в течение ближайших 10 лет построить 3726 км шоссейных дорог, в том числе такие магистрали, как Харьков — Киев, Киев — Одесса, Харьков — Николаев, Харьков — Таганрог, Екатеринослав — Геническ, Екатеринослав — Луганск,

³⁶⁴ Сборник отчетов Всеукраинского Центрального Исполнительного Комитета, Совета Народных Комиссаров, Наркоматов, Уполнаркоматов и Центральных Учреждений У. С.С.Р. 6-му Всеукраинскому съезду Советов Р., К. и К. депутатов. — Харьков, 1921. — С. 3–4.

³⁶⁵ Транспорт Украины. — 1926. — № 4. — С. 19.

³⁶⁶ Деятельность рабоче-крестьянского правительства Украины. Отчет десятому Всеукраинскому съезду Советов рабочих, крестьянских и красноармейских депутатов. Харьков, 1927... С. 94.

³⁶⁷ Транспорт Украины. — 1926. — № 4. — С. 20.

Одесса — Херсон — Перекоп и др.³⁶⁸ Предполагалось привлечь местное население к дорожным ремонтным и строительным работам на всех дорогах, прилегающих к селениям в районе до 15 км.

В республике постепенно увеличивалось количество автомашин. В 1925/26 г. в автохозяйствах государственных учреждений было 2110 автомашин, в кооперации — 111 и частные лица владели 925 автомобилями. С конца 1925 г. в крупных городах было 52 автобуса и начато их регулярное движение. Протяжённость междугородних грузовых перевозок в среднем достигла 262 км³⁶⁹. На 1 июля 1927 г. такие перевозки регулярно осуществлялись по маршрутам Мариуполь — Бердянск (75 км), Старобельск — Сватово (58 км), Днепропетровск — Никополь (105 км) и др.³⁷⁰

В 1926/27 — 1927/28 гг. было капитально отремонтировано и построено 117 км новых шоссеиных дорог, улучшено состояние 79 км государственных грунтовых дорог, осуществлен ремонт и построено 422 км новых местных дорог. Помимо этого, с участием местного населения за два года были отремонтированы мосты общей протяжённостью 18,9 тыс. м и замощено 11 км дорог местного значения. С 1 января 1928 г. заведование государственными дорогами УССР (примерно 24 тыс. км) перешло к Главному управлению шоссеиных и грунтовых дорог и автотранспорта при СНК УССР³⁷¹. Остальными дорогами ведали райисполкомы и горсоветы.

По состоянию на 1 октября 1930 г. в УССР было 7500 дорог с твёрдым покрытием и улучшенных грунтовых дорог, что составляло 3,6 % общей длины сухопутных путей. На автодорогах за первые годы пятилетки были построены железобетонные мосты в г. Сумы через реку Пселл, в г. Луганске через реку Лугань, в Беликах через Ворсклу и др. На разных дорогах Украины были построены деревянные мосты общей протяжённостью в 6 тыс. погонных метров. Завершены работы по сооружению шоссе Днепропетровск — Запорожье (43 км), Луганск — Алчевск (40 км), Артёмовск — Константиновка (23 км), Артёмовск — Никитовка (29 км), Артёмовск — Славянск (10 км) Горловка — Рыково (Енакиево) (10 км). В 1929/30 г. особое внимание было уделено подъездным путям к сахарным заводам. Всего благоустроено 500 км

³⁶⁸ Транспорт Украины. — № 9. — С. 13–15.

³⁶⁹ Деятельность рабоче-крестьянского правительства Украины. Отчет десятому Всеукраинскому съезду Советов рабочих, крестьянских и красноармейских депутатов. — Харьков, 1927. — С. 94–95.

³⁷⁰ Грицай П. С. Транспорт та звязок України. — Харків, 1927. — С. 68.

³⁷¹ Два года работы Правительства 1926/27 — 1927/28. Материалы к отчету Правительства УССР одиннадцатому съезду Советов. — Харьков, 1929. — С. 118.

этих путей. Только за один 1929/30 г. капиталовложения в дорожное хозяйство превысили весь объём средств, выделенных на эти цели правительством Украины за предыдущие шесть лет.

В 1929/30 г. автомобили перевезли 3,3 млн тонн грузов, но этот объём не удовлетворял требованиям народного хозяйства. Для ускорения строительства автодорог было начато создание предприятий по выпуску дорожной техники и материалов для дорожного строительства. Для подготовки кадров в сентябре 1930 г. в Киеве открылся автодорожный институт в составе двух факультетов: автомобильного и дорожно-строительного³⁷².

Осенью 1929 г. автосборочный завод в Харькове получил задание от Украинского государственного треста массового производства металлопродукции разработать конструкцию грузовика грузоподъёмностью 4—6 тонн. Украинская республика хотела сама обеспечивать себя автомобилями. Конечно, конструкторы из-за недостатка опыта и времени взяли за образец популярный итальянский грузовик Lancia Pentaiota грузоподъёмностью 4 тонны. Уже в начале 1930 г. заводское конструкторское бюро предложило несколько вариантов будущего грузовика. Проект получил название «Украина». 7 ноября 1931 г. экспериментальные грузовики проехали на городском военно-техническом параде на площади имени Дзержинского в столице УССР. Харьковчане совершили настоящий технологический подвиг, поскольку 100% всех узлов и агрегатов были изготовлены на харьковских предприятиях. Собственный вес машины оказался меньше своей грузоподъёмности, чем не могли похвастаться ЗИСы, ГАЗы и ЯГи. Шестицилиндровый двигатель мощностью в 70 л. с. позволял машине развивать скорость в 50—55 км/ч. Однако заводу отказали в необходимом финансировании для налаживания массового производства. В 1930 г. в Харькове заложили первый камень будущего индустриального гиганта — Харьковского тракторного завода. Строить одновременно в столице союзной республики два крупных транспортных предприятия было непозволительно даже Совнаркому СССР³⁷³.

Во второй половине 1920-х годов транспорт в УССР в целом достиг предвоенного уровня по объёму перевозок грузов и пассажиров. Однако транспортная система работала с максимальным напряжением. Начавшаяся индустриализация страны требовала глубокой технической реконструкции всей транспортной инфраструктуры.

³⁷² Два года пятилетки УССР. Материалы к отчету Правительства за 1929 и 1930 гг. XII Всеукраинскому съезду Советов. — Харьков, 1931. — С. 200—201.

³⁷³ Дашко Д. Советские грузовики. 1919—1945. — М., 2014. — С. 38—39.

Глава 6

ТРАНСПОРТ ИСТОРИЧЕСКОЙ НОВОРОССИИ В ГОДЫ ФОРСИРОВАННОЙ ИНДУСТРИАЛИЗАЦИИ

На основе принципов новой экономической политики (частичной денационализации промышленности, перевода государственных предприятий на хозрасчёт для обеспечения рентабельности производства, децентрализации системы управления, денежной реформы, расширения практики выдачи концессий иностранным гражданам и фирмам, развития кооперации, замены продразвёрстки продналогом и др.) к середине 1920-х годов удалось приблизить состояние народного хозяйства к довоенному уровню³⁷⁴. Однако дальнейшее развитие стало практически невозможным из-за истощенности унаследованного от прошлого основного капитала — машин, станков, инструментов. К 1925 г. износ оборудования на предприятиях Украины составил 40—45 %³⁷⁵.

Несмотря на успешный первый этап индустриализации на рубеже XIX—XX вв., экономика Российской империи развивалась крайне неравномерно. Отсутствовал ряд отраслей народного хозяйства, была велика зависимость от иностранных инвестиций, техники и технологий. Это отчётливо проявилось в сфере транспорта. Россия имела всё необходимое для строительства самых современных военных кораблей, но практически не строила морские торговые суда. Первыми в мире начали строить речные теплоходы, а на пристанях использовался ручной труд. Заводы транспортного машиностроения изготавливали современные локомотивы, но всё электротехническое оборудование на станциях и в депо было импортным. Страна научилась строить самые современные самолёты, но их сердце — двигатели — на 99 % были иностранного производства. Русские инженеры проектировали и строили мосты и тоннели, восхищавшие иностранных специалистов, а Россия оставалась страной «классического бездорожья». Фактически отсутствовало автомобилестроение и серийное производство дорожно-строительной техники.

За годы Первой мировой и Гражданской войн отставание от экономически развитых стран, особенно США, углубилось. При этом уменьшилось число специалистов на производстве. Снижился культурно-технический уровень рабочих. В процессе восстановления народного хозяйства сохранялись имевшиеся отраслевые диспропорции и противоречия.

³⁷⁴ Большая Российская энциклопедия : в 35 т. Т. 23. — М., 2013. — С. 136.

³⁷⁵ История Украины. VI—XXI вв. / Под общей ред. П. П. Толочко. — 2-е изд., испр. и доп. — К., М., 2018. — С. 323.

Ускорение темпов экономического развития также диктовалось международной обстановкой. Ставка на мировую революцию не оправдалась, и её перспективы становились всё более туманными. «Железнодорожное» объяснение происходивших в мире процессов дал Л. Д. Троцкий. В 1926 г. в одной из своих работ он писал, что если капиталистический мир в ближайшие десятилетия будет развиваться, как в период 1871—1914 гг., «то это означало бы, что мы, социалистическое государство, хотя и собираемся пересечь и даже пересаживаемся с товарного поезда на пассажирский, но догонять-то нам приходится курьерский. Проще говоря, это означало бы, что мы ошиблись в основных исторических оценках. Это означало бы, что капитализм не исчерпал своей исторической “миссии” и что развертывающаяся империалистическая фаза все не является фазой упадка капитализма, его конвульсий и загнивания, а лишь предпосылкой его нового расцвета»³⁷⁶.

Большинству руководства страны выход из нэповских противоречий виделся в переходе к ускоренному строительству социализма путём форсированной модернизации всех сфер жизни страны. Основная задача будет чётко сформулирована И. В. Сталиным в 1931 г. в выступлении на первой Всесоюзной конференции работников социалистической промышленности: «Мы отстали от передовых стран на 50—100 лет. Мы должны пробежать это расстояние в десять лет»³⁷⁷.

Политика социалистической индустриализации основывалась на достижении технико-экономической независимости страны, находившейся во враждебном окружении. Первый пятилетний план был ориентирован на развитие тяжёлой индустрии. Намечалось строительство сотен заводов топливно-энергетического комплекса, металлургической промышленности и машиностроения. Государство превратилось в гигантскую строительную площадку.

Курс на индустриализацию был одобрен XIV съездом ВКП(б). Республиканское руководство Украины его безоговорочно поддержало. Республика оставалась одним из основных регионов фабрично-заводской промышленности СССР. В 1927 г. её доля добычи угля в стране составляла 77,5 %, выплавки чугуна — 72,8 %, более половины — сельскохозяйственного машиностроения. В 1928 г. на Украине был достигнут довоенный уровень выплавки чугуна и ста-

³⁷⁶ Троцкий Л. Д. К социализму или к капитализму? (Анализ советского хозяйства и тенденций его развития). — 2-е изд. — М.; Л., 1926. — С. 66.

³⁷⁷ Сталин И. В. О задачах хозяйственников. Речь на первой Всесоюзной конференции работников социалистической промышленности 4 февраля 1931 г. // Сочинения. Т. 13. Июль 1930 — январь 1934. — М., 1951. — С. 39.

ли, производства проката, превышен уровень добычи угля, а выпуск валовой продукции машиностроения увеличился почти в 2,5 раза³⁷⁸. Учитывая потенциал республики в индустриализации страны, на её развитие в 1925/26 — 1927/28 гг. было направлено 50 % общего объёма капиталовложений в промышленность СССР³⁷⁹. Из 1500 новых промышленных предприятий, которые предполагалось построить в I пятилетке, 400 приходилось на Украину, и большинство было построено³⁸⁰.

На территории Украины началось сооружение гигантов индустрии, в 1930–50-х годах особое место среди них занял ДнепрогЭС — крупнейшая гидроэлектростанция в СССР. Она строилась в 1927–1932 гг. и стала символом индустриализации. В состав гидроузла вошли водосливная криволинейная плотина (длина по гребню 760 м, наибольшая строительная высота 60 м), глухая плотина (длина по гребню 251 м), здание ГЭС, судоходные сооружения на левом берегу реки. Они состояли из аванпорта в верхнем бьефе, 3-камерного шлюза и низового подходного канала³⁸¹.

В 1930 г. началось сооружение «Азовстали» в Мариуполе и Днепровского алюминиевого завода в Запорожье, в 1931 г. — «Криворожстали» в Кривом Роге. В 1932 г. был введён в эксплуатацию завод по выпуску инструментальных сталей (будущий «Днепроспецсталь») в Запорожье и положено начало электрометаллургии Украины³⁸². По развитию чёрной металлургии Украина вышла на одно из первых мест в мире. Крупнейшей новостройкой СССР стал в те годы Новокраматорский завод тяжёлого машиностроения. Предполагалось, что он удовлетворит около половины всей потребности СССР в металлургическом оборудовании³⁸³. Разместившийся на 210 гектарах «завод-заводов» изготавливал мостовые конструкции, проходческие щиты и тубинги для строительства московского метро, комплектное оборудование для доменного, мартеновского и бессемеровского производств, оборудование для прокатных станков (слябинги,

³⁷⁸ История Украины. VI—XXI вв. ... С. 323.

³⁷⁹ Украинская Советская Социалистическая Республика: энцикл. справочник. — К., 1987. — С. 170.

³⁸⁰ Лановик Б. Д. Економічна історія України і світу / Б. Д. Лановик, З. М. Матисякевич, Р. М. Матейко. — К., 2006. — С. 408.

³⁸¹ Большая Российская энциклопедия. Т. 9. — М., 2007. — С. 144.

³⁸² История городов и сел Украинской ССР. Запорожская область. — К., 1981. — С. 89–91. (Металлургический завод («Запорожсталь»), алюминиевый завод, коксохимический завод и др. предприятия образовали крупнейший в Европе Днепровский промышленный комбинат. В 1939 г. заводы комбината стали самостоятельными предприятиями.)

³⁸³ Украинская Советская Социалистическая Республика: энцикл. справочник... С. 171.

блуминги, металлорезные ножницы, шахтное, крановое и энергетическое оборудование). В Харькове строился один из крупнейших в стране тракторных заводов.

Успех индустриализации во многом зависел от слаженной работы транспорта.

К середине 1920-х годов транспорт УССР в целом достиг предвоенного уровня по объёму перевозок грузов и пассажиров. Однако транспортная система работала с максимальным напряжением. Начавшаяся индустриализация страны требовала глубокой технической реконструкции всей транспортной инфраструктуры. В постановлении XI Всеукраинского съезда Советов (1–15 мая 1929 г.) подчёркивалась необходимость первоочередного развития железнодорожного и водного транспорта, ввода в эксплуатацию свыше 3 тыс. железнодорожных линий. Для развития железнодорожного хозяйства съезд решил выделить в I пятилетке 747 млн руб.³⁸⁴.

В первые годы завершили два участка линии, кратчайшим путём связавшей столицу Украины Харьков с крупным портом и областным центром Херсоном: Мерефа — Нижнеднепровск-Узел (протяжённость 196 км) и Нижнеднепровск-Узел — Апостолово (протяжённость 160,4 км)³⁸⁵. На линиях с наибольшим грузопотоком Пятихатки — Долгинцево, Купянск — Валуйки, Основа — Лиман и других были уложены вторые колеи. Вторые пути были восстановлены на участках Волноваха — Мариуполь, Пятихатки — Терны и Долгинцево — Мудрёная; восстановлена линия Цареконстантиновка — Верхний Токмак и часть ранее закрытых остановочных пунктов. В 1931–1932 гг. возведена крупнейшая сортировочная станция Нижнеднепровск-Узел. Почти заново построена специальная рудосортировочная станция Верховцево, реконструированы Днепропетровский, Долгинцевский и Пятихатский узлы. Для усиления пропускной способности дороги был уложен третий путь на участке Горяиново — Сухачевка и вторые пути на отрезке Терны — Калачевское; построены ветви Канцеровка — Днепрострой, Сухачевка — Правда; начато строительство моста через Днепр у Днепропетровска на направлении Константиноград — Нижнеднепровск-Узел — Херсон. Развивалось тяговое хозяйство, построены паровозные депо на станциях Нижнеднепровск-Узел

³⁸⁴ Історія народного господарства Української РСР. — Т. 2. Створення соціалістичної економіки (1917–1937 рр.). — Київ, 1984. — С. 269–270.

³⁸⁵ Краткие сведения о развитии отечественных железных дорог с 1838 по 2000 г. / Сост. Г. М. Афонина. — 2-е изд. — М., 2001. — С. 104, 106; Альбом схем железных дорог СССР. — М., 1948. — С. 44.

и Цареконстантиновка³⁸⁶. Расширены депо в Родаково, Лозовой, Дебальцево-Восточное, Дебальцево-Западное, Никитовке. Сооружены угольные эстакады для снабжения паровозов в Харькове, Основе, Купянске, Иловайской, Попасной, Полтаве-сортировочной и др. станциях. Созданы новые вагонные депо в Лозовой, Славянске, Попасной, Дебальцево-сортировочной и др. Для обеспечения перевозок угля из Донбасса в 1930 г. была переустроена станция Нижнеднепровск-Узел, а в 1931–1934 гг. — станция Ясиноватая; в 1931 г. введена в эксплуатацию станция Верховцево, построена станция Днепрострой³⁸⁷. На конец 1932 г. эксплуатационная длина железных дорог Украины составила 14 450 км³⁸⁸.

В связи со строительством Днепровской ГЭС пришлось демонтировать старый Кичкасский мост. Движение по одной из важнейших железнодорожных магистралей Украины, связывавшей Донбасс с Криворожьем, предстояло перенести в другое место. Было решено пропустить магистраль через остров Хортица и построить два новых моста. Их проекты были разработаны под руководством заведующего кафедрой мостов Военно-инженерной академии профессора Н. С. Стрелецкого. Автором архитектурных решений стал выдающийся архитектор В. А. Веснин. Оба моста были двухъярусными. По верхнему ярусу проходила двухпутная железная дорога, по нижнему — автомобильная, с тротуарами для пешеходов. Общий вес металлических конструкций мостов составлял 13 700 т. Одноарочный мост через Старый Днепр с пролётом в 224 м был тогда самым большим однопролётным мостом в Европе. Движение было открыто 6 ноября 1931 г. Наблюдавший за сборкой мостов американский инженер и бизнесмен Хью Купер говорил: «Кто получил диплом на Днепрострое, тот будет ценным работником всюду. Я сам взял бы многих в Америку»³⁸⁹.

В годы I пятилетки на железные дороги Украины стали поступать новые отечественные локомотивы. Паровозы модификаций серии Э^у (усиленный) и Э^м (модернизированный) вытеснили из эксплуатации маломощные паровозы серии О. Пассажирские составы повели усовершенствованные паровозы серии С^у (Сормовский усиленный). Одной из транспортных новинок I пяти-

³⁸⁶ Приднепровская железная дорога. — Днепропетровск, 1973. — С. 98, 100–101.

³⁸⁷ История железнодорожного транспорта России и Советского Союза. — Т. 2: 1917–1945 гг. — СПб., 1997. — С. 181; Отчет по эксплуатации [Южных железных дорог] за 1932 г. [Б. м., б. г.] ... С. 52–55.

³⁸⁸ Історія народного господарства Української РСР. — Т. 2. Створення соціалістичної економіки (1917–1937 рр.). — Київ, 1984. — С. 270.

³⁸⁹ Крейнис Э. Л. Знаменитые железнодорожные мосты Российской империи. — М., 2013. — С. 110–112.

летки стал грузовой паровоз серии СО (Серго Орджоникидзе), эскизный проект которого был выполнен инженерами Научно-исследовательского института реконструкции тяги Наркомата путей сообщения, а детальная проработка произведена под руководством инженера П. М. Шаройко на Харьковском заводе. Новый локомотив отличался повышенной экономичностью, мощностью и скоростью по сравнению со своим прототипом — паровозом серии Э³⁹⁰.

Подлинным триумфом советской инженерной мысли стал грузовой паровоз типа 1-5-1. Эскизный проект нового локомотива был выполнен Техническим бюро транспортного отдела ОГПУ. В мае — августе 1931 г. коллектив конструкторов Центрального локомотивного бюро НКПС в составе инженеров К. Н. Сушкина, Л. С. Лебединского, А. А. Чиркова и В. В. Филиппова выполнил рабочее проектирование и передал чертежи Луганскому паровозостроительному заводу³⁹¹. Этот завод на рубеже 1920—30-х годов подвергся существенной реконструкции. Его станочный парк возрос более чем в 3 раза; в 3,5 раза увеличилась суммарная мощность подъёмных кранов. Завод получил собственную мощную энергетическую базу. По технической оснащённости завод стал самым совершенным в мире и самым крупным в Европе. Уже в конце октября 1931 г. на заводе был построен паровоз мощностью 2,5 тыс. л. с. и с конструкционной скоростью 85 км/ч. На нём впервые был применен стокер — «механический кочегар», автоматически подающий уголь в топку. От проектирования до воплощения в металле прошло всего 170 дней. По решению коллектива Луганского паровозостроительного завода, локомотив был назван в честь Ф. Э. Дзержинского — ФД. В 1935 г. выпуск паровозов на Луганском паровозостроительном заводе достиг 631 и на Харьковском паровозостроительном заводе — 346 единиц, что составляло около 60 % общего выпуска паровозов в СССР³⁹². На основе ФД в 1932 г. был построен пассажирский паровоз ИС (Иосиф Сталин), удостоенный в 1937 г. Гран-при на Всемирной выставке в Париже. На момент создания он был самым мощным

³⁹⁰ История железнодорожного транспорта России и Советского Союза. — Т. 2 : 1917—1945 гг. — СПб., 1997. — С. 135—137.

³⁹¹ История организации и управления железнодорожным транспортом России. Факты, события, люди. К 200-летию транспортного ведомства и образования на транспорте России / Под ред. А. А. Тимошина. — М., 2009. — С. 125; Технический прогресс в машиностроении Украинской ССР. 1917—1967. — К., 1967. — С. 107.

³⁹² История железнодорожного транспорта России, XIX—XXI вв. / Под ред. чл.-корр. РАН Е. И. Пивовара. — М., 2012. — С. 273.

пассажирским локомотивом в Европе³⁹³. В 1938 г. на Луганском заводе под руководством инженера Д. В. Львова был спроектирован и построен паровоз типа 2-3-2 с конструкционной скоростью 180 км/ч. Обтекаемый капот паровоза сигарообразной формы позволил уменьшить сопротивление воздуха на 25–30 %³⁹⁴.

В стране небольшими сериями строились и тепловозы, но до второй половины 1940-х годов считалось целесообразным использовать их лишь в безводных районах СССР.

В 1930 г. на базе Нижнеднепровских железнодорожных мастерских было создано новое вагоностроительное предприятие, выпускавшее сначала платформы, а затем освоившее производство четырёхосных большегрузных полувагонов, оборудованных автосцепкой и автотормозами (сконструированы советскими изобретателями Ф. П. Казанцевым и И. К. Матросовым). В 1932 г. на Крюковском заводе был разработан универсальный четырёхосный полувагон грузоподъёмностью 60 тонн, принятый за основной тип грузового вагона для всех железных дорог СССР. По многим показателям он стал одним из самых совершенных вагонов в мире. К 1941 г. эти заводы производили 34 % всех вагонов в СССР³⁹⁵. В 1927 г. Николаевский судостроительный завод начал выпускать четырёхосные цистерны с клёпаными, а с 1928 г. — сварными котлами. Грузоподъёмностью в 50 тонн они полностью удовлетворяли запросы транспорта³⁹⁶.

В 1930 г. был открыт Днепропетровский институт инженеров железнодорожного транспорта. В 1933 г. на эксплуатационном, электротехническом, путёвско-строительном и механическом факультетах обучалось более 4 тыс. студентов³⁹⁷.

Стремительное индустриальное развитие Украины наглядно иллюстрирует следующий факт. Из-за перераспределения участков Южные железные дороги в 1932 г. утратили 1025 км. Но при этом суточная погрузка в вагоны угля

³⁹³ Крейнис Э. Л. Очерки истории железных дорог. Кн. 4. От паровоза Inficta (1803) до суперэкспресса Sakura (2008). Год за годом... — М., 2011. — С. 332; Технический прогресс в машиностроении Украинской ССР. 1917–1967. — Киев, 1967. — С. 106.

³⁹⁴ Жданов Г. В. Указ. соч. С. 123.

³⁹⁵ Технический прогресс в машиностроении Украинской ССР. 1917–1967. — Киев, 1967. — С. 119.

³⁹⁶ История железнодорожного транспорта России и Советского Союза. — Т. 2 : 1917–1945 гг. — СПб., 1997. — С. 153.

³⁹⁷ Там же. С. 205.

и кокса на этих дорогах выросла на 24 %, металла и металлоизделий — на 12,4 %, строительных минеральных материалов — на 4 %³⁹⁸.

Основным получателем железнодорожных грузов из УССР был Центральный промышленный район. В 1931 г. на долю Донбасса приходилось более 62 % добычи каменного угля в стране. Неслучайно Донбасс называли «Всероссийской кочегаркой». Для вывоза угля в центр использовались три линии: Миллерово — Воронеж — Москва, Красный Лиман — Харьков — Курск — Москва и Валуйки — Елец — Москва. Все они были перегружены. Поэтому одной из основных строек II и III пятилеток стала магистраль Донбасс — Москва.

В 1932 г. было решено построить второй путь от Валук до Каширы и новую линию от Валук до Кондрашевской (к Несветаевскому руднику). Начальником строительства назначили заместителя наркома путей сообщения В. С. Шатова, ранее возглавлявшего сооружение Турксиба. В строительстве участвовали около 70 тыс. человек, в основном молодые люди. Новая магистраль была создана, главным образом, за счёт реконструкции существующих линий и лишь отчасти за счёт нового строительства: смягчили уклоны, усилили верхнее строение пути, на большинстве участков построили второй путь, перестроили депо для использования новых паровозов серии ФД. На стройке использовались экскаваторы, тракторные и конные скреперы. Для быстрого освоения восточной части Донецкого бассейна проложили линию Святогорск — Купянск, соорудили спрямляющую линию к Ростову-на-Дону через станции Кондрашевская и Должанская. В связи с уточнением некоторых деталей проекта окончание работ было перенесено на 1942 год³⁹⁹.

До начала I пятилетки на Украине не было ни одного километра электрифицированных дорог, а до конца 1937 г. было электрифицировано 204 км. В ходе электрификации участка Запорожье — Долгинцево (183 км) были построены тяговые подстанции и электродепо, проведены работы по монтажу контактных сетей. Движение электропоездов было открыто 25 октября 1935 г. На железных дорогах Донбасса и Приднепровья увеличивалось число вагонов, оснащённых автосцепкой и автотормозами. На участках Пятихатки — Сукачевка, Пятихатки — Верховцево, Мерефа — Лозовая и других наиболее загруженных линиях была введена электрическая централизация стрелок и сиг-

³⁹⁸ Отчет по эксплуатации [Южных железных дорог] за 1932 г. [Б. м., б. г.] ... С. 7, 24.

³⁹⁹ История железнодорожного транспорта России и Советского Союза. — Т. 2: 1917–1945 гг. — СПб., 1997. — С. 75–79; Орлов Б. П. Развитие транспорта СССР 1917–1962. Историко-экономический очерк. — М., 1963. — С. 182, 185.

налов. На Украине было налажено производство различных видов аппаратуры железнодорожной автоматики. Электротехнические мастерские некоторых дорог преобразованы в заводы — харьковский «Трансвязь», киевский «Трансигнал», днепропетровский «Светофор»⁴⁰⁰.

Подвижной состав значительно обновился. Вырос удельный вес мощных паровозов ФД, ИС, СО. С повышением удельного веса четырёхосных вагонов изменилась структура вагонного парка. Производство деревянных товарных вагонов было прекращено. В 1937 г. свыше 17 % грузовых вагонов имели автоматическую сцепку (в 1932 г. — только 0,06 %). Все грузовые вагоны были оснащены автоматическими тормозами (в 1932 г. — только 35,3 %)⁴⁰¹.

Путевое хозяйство отставало от подвижного состава. На обновление и ремонт подвижного состава и строительство вторых путей направлялась подавляющая часть капиталовложений. Именно это позволяло быстро увеличивать пропускную способность наиболее загруженных магистралей и при меньших затратах на путевое оборудование перевозить больше грузов. Даже на самых грузонапряжённых магистральных, как, например, Южная и Приднепровская, рельсы типа IIIа и IVа и легче составляли на 1 января 1941 г. соответственно 30,4 % и 38,7 %⁴⁰².

Транспорт по-прежнему испытывал острый дефицит средств для нового железнодорожного строительства и технического переоснащения. Страна же нуждалась в увеличении объёма перевозок. Это время трудовых подвигов и прорывов. 1 июля 1935 г. машинист депо Славянск П. Ф. Кривонос провёл тяжеловесный угольный поезд от Славянска до Лозовой с технической скоростью, превысившей норму почти на 9 км/ч (31,9 км/ч вместо 23). Следующий поезд он провёл со скоростью 33 км/ч, затем — 37 км/ч. 31 июля он достиг скорости 40 км/ч. Его почин подхватили не только машинисты. Составители поездов М. М. Кожухарь (станция Ясиноватая) и К. С. Краснов (станция Дебальцево) путём рационализаторских приёмов сократили время формирования поезда с 50–60 мин. по норме до 10–15 мин. Диспетчер Днепропетровского отделения Н. Т. Закорко с помощью связи с машинистами и руководителями движения на смежных участках линии добился значитель-

⁴⁰⁰ История железнодорожного транспорта России и Советского Союза. — Т. 2 : 1917–1945 гг. — СПб., 1997. — С. 166, 169.

⁴⁰¹ Волобой П. В. Развитие транспорту Української РСР. — Київ, 1958. — С. 9–10; Нариси розвитку народного господарства Української РСР. — Київ, 1949. — С. 406–407.

⁴⁰² Еременко Е. А. Развитие железнодорожного транспорта Украинской ССР. — Киев, 1969. — С. 15.

ного ускорения продвижения поездов. На всех дорогах поддерживались изобретательские и рационализаторские предложения, связанные с интенсификацией труда⁴⁰³.

В последние десятилетия нередко высказывалось мнение, что модернизационные процессы в стране, творческий энтузиазм трудящихся носили директивный характер и не имели поддержки в обществе. По справедливому замечанию историка А. К. Соколова, преобразования в Советском Союзе «в общем и целом соответствовали национально-государственным интересам страны» и это «было немаловажным фактором их социальной поддержки». К тому же «большевистское видение социализма находилось в русле идей и тенденций двадцатого столетия с учетом российской специфики»⁴⁰⁴. Действительно, многочисленные предложения учёных, касающиеся электрификации, экономического развития Сибири и Дальнего Востока (в том числе Северного морского пути), планирования народного хозяйства (разработка пятилетнего плана железнодорожного строительства) и многое другое, были высказаны задолго до начала социалистических преобразований.

За годы первых пятилеток железнодорожная сеть Украины увеличилась с 14 тыс. км (1928 г.) до 20,1 тыс. км (1940 г.), включая железные дороги присоединённых к УССР западноукраинских территорий. Плотность железнодорожной сети выросла с 24,5 км на 1000 км² (1913 г.) до 33,2 км (1940 г.). В 1940 г. было перевезено 200 млн тонн грузов и 243 млн пассажиров. Грузооборот железных дорог Украины за годы довоенных пятилеток увеличился в 3,3 раза. Значительно возросла среднесуточная погрузка. В 1936 г. составила 164,4 млн тонн, что более чем в три раза превысило погрузку 1913 г. (52 млн тонн)⁴⁰⁵. Почти в 4 раза выросли перевозки пассажиров.

В 1940 г. железнодорожный транспорт на Украине оставался наиважнейшим видом транспорта. На него приходилось 95 % всех перевозок⁴⁰⁶.

⁴⁰³ Транспорт России. Исторические очерки. Этапы экономических преобразований в транспортной системе (1918–1955). — М., 2009. — С. 23–24; Орлов Б. П. Развитие транспорта СССР 1917–1962. Историко-экономический очерк. — М., 1963. — С. 207; Изобретательство и рационализация на Южной железной дороге. — Харьков, 1941.

⁴⁰⁴ Соколов А. К. Историческая география России : учебное пособие. — М., 2016. — С. 211. (Соколов подчеркнул, что большевики, выступая от имени рабочего класса, занятого в крупной промышленности, были естественными носителями идей индустриализации.)

⁴⁰⁵ Советская Украина за 20 лет. — К., 1938. — С. 48.

⁴⁰⁶ Нариси розвитку народного господарства Української РСР. — Київ, 1949. — С. 455; Радянська Україна 1917–1987. Соціально-економічний довідник. — Київ, 1987. — С. 94–95.

Основные показатели работы железнодорожного транспорта Украины в довоенный период

Таблица 3

	1928	1932	1940
Грузооборот, млрд т. км	21,8*	33,4	71,9
Перевозка грузов, млн т			
Отправлено	54,3	92,1	200,0
Прибыло	47,7	76,9	166,6
Перевезено пассажиров, млн	61,0	212,0	243,0
Среднесуточная погрузка, тыс. вагонов	10,9*	16,3	26,3**

* Данные за 1928/29 г. ** Данные за 1937 г.

Источник: Еременко Е. А. Развитие железнодорожного транспорта Украинской ССР. — Киев, 1969. — С. 17.

В годы первых пятилеток железные дороги юга и юго-востока УССР постоянно меняли свои границы и наименования. В 1930 г. произошло объединение Южных и Донецких дорог. Но в 1934 г. они снова разделились на Южную и Донецкую железные дороги. Тогда же из нескольких участков Московско-Курской и Юго-Восточных железных дорог была образована Московско-Донбасская железная дорога. В 1936 г. Екатерининская железная дорога переименована в Сталинскую. Из Юго-Западных железных дорог выделена Одесская, а Юго-Западные переименованы в Юго-Западную железную дорогу. В 1937 г. из Донецкой и Сталинской были выделены участки, из которых сформирована Южно-Донецкая железная дорога, а Донецкая переименована в Северо-Донецкую⁴⁰⁷.

* * *

В 1926–1932 гг. техническая реконструкция развернулась и на водном транспорте. В конце I пятилетки протяжённость внутренних водных путей УССР составила 5682 км, в том числе эксплуатационная длина судоходных путей — 2772 км⁴⁰⁸. В I пятилетке на развитие речного транспорта были вы-

⁴⁰⁷ Краткие сведения о развитии отечественных железных дорог с 1838 по 2000 г. / Сост. Г. М. Афонина. — 2-е изд, доп. — М., 2001. — С. 108–119.

⁴⁰⁸ Історія народного господарства Української РСР. — Т. 2. Створення соціалістичної економіки (1917–1937 рр.). — Київ, 1984. — С. 271–272.

делены весьма ограниченные средства — 6,2% общих капиталовложений в транспорт. Реконструкцию флота предполагалось провести путём строительства крупнотоннажных (до 12 тыс. тонн) наливных барж, увеличения доли металлических судов в строительстве несамоходного флота. Улучшению условий судоходства способствовала паспортизация флота, утверждение графиков движения судов, более широкое использование смешанных водно-железнодорожных перевозок. Себестоимость перевозок речным транспортом была низкой. Например, в 1930 г. стоимость одного тонно-километра водных перевозок составляла 0,6 коп, в то время как на железных дорогах — 1,1 коп., а на автотранспорте — 22 коп. Речной транспорт затрачивал вдвое меньше топлива на единицу работы и был в 10–12 раз менее металлоёмок. 13 апреля 1930 г. ЦИК и СНК СССР приняли постановление о национализации всех принадлежавших частникам самоходных судов мощностью свыше 15 л. с. и несамоходных судов грузоподъёмностью более 25 тонн. В результате государственный флот УССР перевёз на своих судах в 1930 г. 93,3% всех речных грузов⁴⁰⁹. Грузооборот Днепроовско-Бугского бассейна в 1930 г. в 1,5 раза превысил показатели 1928 г. Однако стоит отметить, что в 1930 г. речной флот ещё не вышел на уровень 1913 г. по всем основным экономическим показателям. Например, по Нижнему Днепру в 1913 г. было перевезено 1 812 350 тонн грузов, а в 1930 г. почти вдвое меньше — 976 959 тонн⁴¹⁰.

Для управления водным транспортом 30 января 1931 г. был создан Наркомат водного транспорта СССР (Наркомвод), на который возлагалось руководство речным и морским транспортом СССР. В 1934 г. для непосредственного руководства всей деятельностью речных пароходств в Наркомводе были созданы четыре центральных производственно-территориальных управления речного транспорта: Волжско-Камское, Северное, Южное и Восточное. В том же году был введён в действие типовой устав пароходств и «Устав о дисциплине рабочих и служащих водного транспорта Союза ССР». 9 апреля 1939 г. Указом Президиума Верховного Совета СССР на базе НКВТ было создано два наркомата — речного флота и морского флота.

Подготовка кадров высшей квалификации для речного флота с 1930 г. велась в институтах инженеров водного транспорта в Ленинграде и Нижнем Новгороде, а с 1932 г. и в Сибирском институте инженеров водного транс-

⁴⁰⁹ Речной транспорт за 50 лет Советской власти. — М., 1967. — С. 91; История народного хозяйства Украинської РСР. — Т. 2. Створення соціалістичної економіки (1917–1937 рр.). — Київ, 1984. — С. 272.

⁴¹⁰ Водный транспорт в 1930 г. — М., [1931] — С. 5.

порта в Томске. Специалистов среднего звена готовили 10 техникумов и речных училищ, в том числе Киевское⁴¹¹.

Самым отсталым звеном речного флота было портово-пристанское хозяйство. Собственно речных портов в стране не было. Они стали создаваться только в I пятилетке. Основным средством оборудования пристаней тогда был дебаркадер, но их число уменьшилось к 1930 г. по сравнению с 1913 г. на 70 %. Чаще всего пристанский пункт представлял собой естественный берег, обозначенный шестом с флагом; нередко грузы и пассажиров перевозили на берег в лодках. В лучшем случае пристань можно было отличить по примитивным мосткам. Перевалка грузов производилась вручную. В первую очередь речники Украины обустроивали пристани и порты на Днепре, Южном Буге, Днестре и др. реках. В 1930 г. началось строительство причалов и других пристанских сооружений в Днепропетровске. К концу пятилетки были построены речные порты в Киеве и Запорожье. Пристань в Днепропетровске переведена в разряд речных портов. Завершилась реконструкция порта в Херсоне. Завод в Одессе выпустил первые портовые краны. На Днепре в 1930–1932 г. был построен перегружатель ДНТ («Даешь новую технику»). Некоторые механизмы, например, передвижные ленточные транспортёры, закупились в Германии. В незначительных количествах краны мощностью 1,5 и 5 тонн поступили с заводов ВСНХ. Механизация трудоёмких грузовых работ в новых речных портах возросла с 7,5 % в 1932 г. до 28,8 % в 1935 г.⁴¹²

10 октября 1932 г. была досрочно пущена крупнейшая в Европе Днепровская гидроэлектростанция имени В. И. Ленина. Днепровское пароходство готовилось к навигации 1933 г. Началось строительство причальных линий, складов и пассажирских павильонов в Киеве, Днепропетровске, Херсоне, Запорожье, Каменском и других пунктах. Форсировался ремонт судов. К 1 мая 1933 г. строители завершили сооружение Днепровского шлюза. Гигантская плотина, образовавшая подпор воды в 37,5 м, и железобетонный трёхкамерный шлюз создали возможность для сквозного движения судов по всему Днепру. Днепровские пороги уже не представляли опасности. Первый сквозной транзитный рейс из Киева в Херсон совершил пассажирский пароход «В. Чубарь». Он вышел в рейс 17 июля и на рассвете 19 июля подошёл к шлюзу. Шлю-

⁴¹¹ Советский речной транспорт 1917–1941 / Под ред. М. Н. Чеботарева. — М., 1987. — С. 208–216.

⁴¹² Речной транспорт за 50 лет Советской власти. — М., 1967. — С. 102; Історія народного господарства Української РСР. — Т. 2. Створення соціалістичної економіки (1917–1937 рр.). — Київ, 1984. — С. 353.

зование продолжалось 58 минут. Вечером 20 июля пароход прибыл в Херсон. Таким образом, в 1933 г. было открыто скорое пассажирское движение Киев — Херсон. Два судоходных участка Днепра, разделённые порогами, превратились в сквозную глубоководную судоходную магистраль от верховьев до Чёрного моря⁴¹³.

Географическое положение Днепра позволяло осуществлять навигацию в районе Херсона в среднем 273 дня в году (для сравнения на Волге у Горького — 193 дня). Но ни Днепр, ни его притоки не могли обслуживать основные экономически развитые территории республики. В 1933 г. Совнарком СССР создал при Госплане СССР специальный Техничко-экономический совет по реконструкции Днепра. Ещё в январе 1933 г. проблема Большого Днепра обсуждалась на Всероссийской конференции в Киеве. Высказывались предложения по созданию сквозного Черноморско-Балтийского речного водного пути для соединения Днепра с Ленинградом, Донбассом и Центральным промышленным районом. Надо сказать, что эта идея не была новой, так как рассматривалась ещё в 1912 г. В начале 1934 г. проект предстоящих работ был одобрен правительством, но осуществить его не удалось⁴¹⁴.

В I пятилетке был сделан новый шаг к возрождению речного судостроения. В 1931 г. киевский завод «Ленинская кузница» освоил выпуск цельносварных буксирных пароходов мощностью 150 л. с., проект которых разработан конструкторским бюро завода под руководством академика АН УССР Е. О. Патона. Было положено начало советскому сварному судостроению. В 1934—1935 гг. завод строил однопалубные пассажирские пароходы, а с 1935 г. — двухпалубные, мощностью 400 л. с. (длина корпуса 75—78 м, ширина 8,4 м)⁴¹⁵. В августе 1937 г. «Ленинская кузница» завершила постройку первого из серии однотипных судов — двухпалубного грузопассажирского парохода «Маршал Ворошилов» (мощность 400 л. с., скорость до 16 км/ч). Он располагал комфортабельными каютами на 500 пассажиров. Второй корабль построили с двигателями мощностью 600 л. с.⁴¹⁶

⁴¹³ Там же. С. 118—119; История социалистической экономики СССР : в 7 т. — Т. 3. Создание фундамента социалистической экономики в СССР 1926—1932 гг. — М., 1977. — С. 423.

⁴¹⁴ Амосин М. Д. Речной транспорт в период завершения социалистической реконструкции народного хозяйства (1933—1937 годы). — М., 1963. — С. 41—45.

⁴¹⁵ Технический прогресс в машиностроении Украинской ССР. 1917—1967. — Киев, 1967. — С. 125—126.

⁴¹⁶ Речной транспорт за 50 лет Советской власти. — М., 1967. — С. 122—123.

К концу II пятилетки совокупная мощность двигателей самоходного флота на реках Украины увеличилась в 2 раза, а грузоподъёмность несамоходного флота — в 5 раз⁴¹⁷.

Судоходная протяжённость рек в 1940 г. достигла 3400 км. Помимо Днепра, это Южный Буг, Дунай, Днестр и Ингулец с притоками. В 1928 г. на речных судах было перевезено 752 тыс. тонн груза и 2,4 млн пассажиров, а в 1940 г. — 4636 тыс. тонн груза и 6,8 млн пассажиров⁴¹⁸.

* * *

С 1924 г. весь флот СССР находился в ведении акционерного общества «Совторгфлот», акции которого были распределены между НКПС и НКТоргом⁴¹⁹. В 1929 г. в Черноморской конторе «Совторгфлота» было 24 грузопассажирских судна, 20 грузовых, 3 наливных и 1 рефрижераторное, общей грузоподъёмностью около 100 тыс. тонн. Средний возраст судов составлял 34 года.

13 февраля 1930 г. Президиум ЦИК СССР утвердил постановление СНК СССР о реорганизации управления торговым флотом. В НКПС были образованы всесоюзные объединения морского и речного флота («Мортран» и «Речтран»). Конторы «Совторгфлота» были преобразованы в бассейновые управления (Азовское, Черноморское и др.). Спустя два года на базе «Мортрана» возникли два всесоюзных объединения: «Совторгфлот» для международных перевозок и «Морфлот» для внутренних перевозок. Наконец, в 1934 г. вновь были организованы морские пароходства, в том числе Азовское (управление в Ростове-на-Дону) и Черноморское (управление в Одессе)⁴²⁰.

За редким исключением порты Черноморско-Азовского бассейна из-за физико-географических особенностей побережья строились в открытых бухтах, требовавших значительных искусственных сооружений. Порты в устьях рек, их дельтах и лиманах из-за мелководья нуждались в устройстве морских каналов.

⁴¹⁷ Советская Украина за 20 лет. — К., 1938. — С. 48.

⁴¹⁸ Нариси розвитку народного господарства Української РСР. — Київ, 1949. — С. 455; Радянська Україна 1917–1987. Соціально-економічний довідник. — Київ, 1987. — С. 95.

⁴¹⁹ Советский транспорт 1917–1927. — М., 1927. — С. 196.

⁴²⁰ Транспорт России. Исторические очерки. Этапы экономических преобразований в транспортной системе (1918–1955). — М., 2009. — С. 126–127. (Для управления водным транспортом 30 января 1931 г. был создан Наркомат водного транспорта СССР (Наркомвод), на который возлагалось руководство речным и морским транспортом СССР. 9 апреля 1939 г. Указом Президиума Верховного Совета СССР на базе НКВТ было создано два наркомата — речного флота и морского флота.)

Основными морскими портами Украины были Одесский (42 % всего грузооборота Азово-Черноморского бассейна к началу I пятилетки), Херсонский, Мариупольский и Николаевский⁴²¹. Одесский порт, устроенный в довольно открытой бухте, всегда требовал значительных искусственных сооружений. В отличие от Одессы, расположенной на берегу моря, Николаев и Херсон лежат достаточно глубоко в Днепровско-Бугском лимане. Николаев в 74 км, а Херсон в 96 км от моря. Естественная глубина лимана не превышает 8 футов (2, 78 м). Поэтому эти порты могут работать только при наличии морских каналов. Причём часть канала при выходе из лимана в море для обоих портов общая. Лиман замерзает примерно на 80 дней. Даже второстепенные порты северо-западной части Чёрного моря — Хорлы и Скадовск — могли работать только при условии прокладки к ним морских каналов.

Мелководье характерно для всех портов Азовского моря. Кроме того, существует серьезная зависимость от направления ветров. Например, в Бердянске северо-восточные ветры понижали уровень воды на 0,45 м, ухудшая условия подхода к порту. В Мариуполе амплитуда колебаний уровня моря достигала 1,8 м. О мелководье у берегов Мариуполя можно судить по тому, что 7-метровая глубина моря находится здесь в 10 км от входа в порт. Поэтому Мариупольский порт мог эффективно функционировать лишь при постоянных землечерпательных работах на прорытом к нему морском канале⁴²².

В июле 1930 г. в Николаевском порту завершилось строительство крупнейшего в Европе элеватора вместимостью 41 тыс. тонн. За восьмичасовой рабочий день элеватор мог загрузить и погрузить 500 вагонов с зерном. Пароход грузоподъёмностью 8 тыс. тонн загружался за 6 часов. Вся механическая часть элеватора была изготовлена на отечественных предприятиях⁴²³.

Во II пятилетке была продолжена реконструкция Одесского порта. В частности, здесь был сооружен холодильник. В Николаевском порту построен второй стационарный элеватор и складские помещения. В Херсонском порту сооружён стационарный элеватор на 50 тыс. тонн зерна с двумя глубоководными причалами, морской вокзал, причал для морских пассажирских судов. В Мариупольском порту возведён элеваторный пирс, механизированный хлебный амбар, установлена новая малая угольная механизация на западном молу. Везде широко применялись передвижные ленточные транспортёры. К концу

⁴²¹ Нариси розвитку народного господарства Української РСР. — К., 1949. — С. 233.

⁴²² Бернштейн-Коган С. В. Очерки географии транспорта. — М. ; Л., 1930. — С. 211–212, 215.

⁴²³ Порт, овеванный славой. — Одесса, 1988. — С. 85.

I пятилетки пропускная способность пяти важнейших портов УССР составила 16 600 тыс. тонн, в том числе Одесского порта — 5500, Мариупольского — 5000, Николаевского — 3800, Херсонского — 1300 и Бердянского — 1000 тыс. тонн⁴²⁴.

К концу I пятилетки на Чёрном море эксплуатировались 22 грузопассажирских судна, 27 сухогрузных, 18 наливных и 6 рефрижераторных кораблей, грузоподъёмностью 264 тыс. тонн. Для обслуживания Крымско-Кавказской экспрессной пассажирской линии на ленинградских заводах были построены теплоходы «Украина», «Абхазия», «Аджария», «Армения». На Черноморском судостроительном заводе⁴²⁵ в Николаеве построены танкеры «Эмба-нефть», «Баку», «Майкоп» и другие. Из Балтики на Чёрное море были переданы грузовые пароходы «Ленинград» и «Большевик», с севера прибыл пароход «Войков». В Германии были построены грузопассажирские суда «Крым», «Грузия», пассажирские «Молдавия» и «Котовский»; во Франции — танкеры типа «Советская нефть». Были куплены рефрижераторные пароходы «Днепр» и «Днестр». С 1930 г. возобновил работу завод «Руссуд» (в том же году переименованный в «Завод имени 61 коммунара»⁴²⁶). Его первенцами стали танкеры «Моссовет» и «Азербайджан».

Судостроительные предприятия Николаева специализировались преимущественно на сооружении больших нефтеналивных и сухогрузных судов, а также мощных ледоколов для обслуживания Северного морского пути. В феврале 1939 г. Главному управлению Северного морского пути был сдан ледокол «Лазарь Каганович». Следующий ледокол — «Отто Шмидт» — николаевцы спустили на воду в январе 1938 г. Он долго достраивался и был введён в эксплуатацию уже после начала войны под названием «Анастас Микоян». По архитектуре и конструкции корпуса ледоколы этого типа в главных чертах повторяли ледокол «Красин» (бывший «Святогор»), для которого прототипом послужил знаменитый макаровский «Ермак»⁴²⁷. В годы II пятилетки на Николаевском судостроительном заводе имени 61 коммунара были построены

⁴²⁴ История народного хозяйства Украинської РСР. — Т. 2. Створення соціалістичної економіки (1917–1937 рр.). — Київ, 1984. — С. 273; Водный транспорт к VII съезду Советов СССР. — М., 1935. — С. 38.

⁴²⁵ С 1924 г. завод носил имя французского коммуниста, секретаря Коминтерна Андре Марти; с 1956 г. — имя начальника конструкторского бюро завода Ивана Исидоровича Носенко. С 1968 г. — Черноморский судостроительный завод.

⁴²⁶ Своё наименование завод получил в честь расстрелянных в 1919 г. по указанию генерал-майора деникинской армии Я. А. Слащёва рабочих завода.

⁴²⁷ История отечественного судостроения : в пяти томах. Т. 4... С. 405–406.

2 плавучих дока подъёмной силой 5000 тонн, которые перегнали на Дальний Восток для нужд Тихоокеанского флота.

Во второй половине 1930-х годов верфи николаевских судостроительных заводов переключились на постройку военных судов: крейсеров, десантных судов, тральщиков, минных заградителей, подводных лодок. Из-за первоочередности военных заказов постройка некоторых торговых судов задерживалась. Так, рудовозы «Анатолий Серов» и «Полина Осипенко», спущенные на воду в 1933 и 1934 гг. на Николаевском заводе имени 61 коммунара, были сданы Черноморскому пароходству только в 1938 и 1939 гг. соответственно. Часть николаевских судов была передана для достройки Одесскому заводу имени А. Марти, судоремонтному заводу в Херсоне и на маломощные заводы Приазовья. В результате некоторые из них так и не были введены в строй до начала Великой Отечественной войны⁴²⁸.

Для подготовки кадров 15 мая 1930 г. на базе судостроительного факультета политехнического института был основан Одесский институт инженеров водного транспорта с пятью факультетами: судомеханическим, судокорпусным, эксплуатационным, гидротехническим и экономическим⁴²⁹.

В годы II пятилетки были построены новые причалы в Одесском и Херсонском портах. Для улучшения организации экспорта хлебных грузов в Херсоне, Николаеве, Мариуполе были построены новые мощные элеваторы с глубоководными причалами. Начато строительство элеватора в Одессе. Порты оборудовались специальными зерноперегружателями, передвижными ленточными транспортёрами⁴³⁰.

В 1930-е годы был построен промышленный порт у завода «Азовсталь». Отечественная промышленность освоила производство мостовых портовых кранов пролётом 80 м с подъёмной консолью, перекрывающей судно грузо-подъёмностью 12,5 тонн. Такие краны были поставлены Мариупольскому порту⁴³¹.

За годы II пятилетки флот Черноморско-Азовского бассейна увеличился в 1,8 раза. Он пополнялся, главным образом, за счёт отечественного судостро-

⁴²⁸ История отечественного судостроения : в пяти томах. Т. 4... С. 399–400.

⁴²⁹ Под флагом Родины. Очерки истории Черноморского пароходства. — Одесса, 1967. — С. 190, 199.

⁴³⁰ История социалистической экономики СССР : в 7 т. — Т. 4. Завершение социалистического преобразования экономики. Победа социализма в СССР. 1933–1937 гг. — М., 1978. — С. 401.

⁴³¹ Шапировский Д. Б., Обермейстер А. М. Развитие морских портов СССР (к 40-летию Великого Октября). — М., 1957. — С. 27.

ения. Так, на Николаевском заводе (имени 61 коммунара) были построены танкеры «Союз металлостов», «Урал», «Азербайджан», «Сахалин» и др. Ряд судов был куплен за границей: пароходы «Харьков», «Минск» и «Киев» — в Германии, теплоход «Енукидзе» и пароход «Казань» — в Англии, пароход «Ангара» — во Франции, несколько судов — в Норвегии и Голландии.

За годы II пятилетки качественно изменилось состояние Черноморского пароходства. Увеличилась средняя грузоподъёмность судов: сухогрузного — в 3,2 раза., нефтеналивного — в 1,5 раза. Повысилась среднесуточная скорость сухогрузных судов. Рост тоннажа и улучшение его использования позволили выполнить большой объём морских перевозок. В 1937 г. судами Черноморско-Азовского бассейна выполнен 41 % всех экспортных и 24,6 % импортных перевозок от общего объёма перевозок судами Наркомвода. Количество перевезённых пассажиров — 1774 тыс. или 70 % от общего числа пассажиров, перевезённых всеми морскими пароходствами⁴³².

В 1930-е годы благодаря пополнению флота новыми судами улучшились возможности перевозок экспортно-импортных грузов. В 1934 г. были открыты судоходные линии Ленинград — Нью-Йорк и Одесса — Нью-Йорк. Чаще всего советские торговые суда посещали порты Западной Европы. Развитию свободного мореплавания мешали сложные международные отношения, многочисленные военные конфликты. В 1936 г. в Испании вспыхнула гражданская война. Советский Союз принял решение об оказании поддержки республиканскому правительству. Первым в Испанию из Одессы с грузом продовольствия и оружия на борту отправился пароход «Нева». Плавание в Испанию представляли большую опасность. За 10 месяцев (по июль 1937 г.) корабли испанских мятежников задержали 96 советских судов. 14 декабря 1936 г. теплоход «Комсомол» был достигнут у берегов Африки крейсером флота Франко и потоплен. Экипаж подобран с воды и заточён в тюрьму. Танкер «Советская нефть» был обстрелян фашистским самолётом. Теплоход «Благоев» потоплен подводной лодкой франкистов в Эгейском море. Потери торговых судов остановили их отправку в Испанию из портов Чёрного моря⁴³³.

В годы II пятилетки на заводах украинского Причерноморья были построены новые судоремонтные заводы, в том числе завод № 2 в Одессе. Продолжалась реконструкция Одесского судоремонтного завода № 1. На заводах

⁴³² Под флагом Родины. Очерки истории Черноморского пароходства. — Одесса, 1967. — С. 216–217.

⁴³³ Под флагом России: История зарождения и развития морского торгового флота... С. 299–300.

обновлялось оборудование, устанавливались автоматические шлифовальные станки, универсальные сверлильные автоматы, новые краны, широко внедрялась электросварка. Одесский завод № 1 освоил литьё для судовых двигателей (построенных за границей), поршней, форсунок, цилиндрических втулок, коленчатых валов и т. п.

Благодаря проведённой реконструкции значительно вырос грузооборот порта в Мариуполе. В 1935 г. здесь перерабатывали 8,1% всех экспортных грузов страны. Постановлением СНК СССР от 27 марта 1938 г. Мариупольский порт ввиду особой его значимости был отнесён к I разряду, выделен из состава Азовского государственного морского пароходства и подчинён непосредственно Центральному управлению портами Наркомвода⁴³⁴.

К 1940 г. общий грузооборот Николаевского порта достиг 2 млн 186,7 тыс. тонн, из которых импортные грузы составляли 20%. Перед войной в Николаевском порту было 19 хорошо оборудованных причалов, которые специализировались на определённых видах грузов. В каботажной гавани швартовались пассажирские суда и обрабатывались грузы малого каботажа. На Гранитной набережной проводилась перегрузка насыпных, навалочных и генеральных грузов. На Городской набережной отгружали разные сорта угля на экспорт. На причалах Международной набережной обрабатывали железную руду, чугун, бункеровались суда и т. д. Зимой проводку производили ледоколы «Торос», № 5 и № 7. В трудные периоды зимней навигации на помощь приходили ледоколы Мариупольского порта «Макаров», «Тайфун» и № 4. Кроме ледоколов, в портовом флоте было ещё 7 буксиров мощностью от 90 до 250 лошадиных сил и 6 барж грузоподъёмностью до 400 тонн. Порт имел 3500 кв. м крытой складской площади. По всем производственным показателям он стал первым среди портов Азово-Черноморского бассейна⁴³⁵.

Техническое переоснащение флота и портового хозяйства обеспечило интенсивное развитие морских перевозок. В 1937 г. морским транспортом в Украинской ССР было перевезено 8,6 млн тонн грузов, что на 32,3% больше, чем в 1932 г.⁴³⁶

Несмотря на разительные перемены в годы первых пятилеток, транспорт оставался слабым звеном экономики. XVIII съезд ВКП(б) поставил задачу

⁴³⁴ Веснин В. П. История Ждановского морского порта и его хозяйственно-экономическое значение для Причерноморья и Донбасса (1889–1970 гг.). — Киев, 1973. — С. 20.

⁴³⁵ Порт, овеянный славой. — Одесса, 1988. — С. 85–86, 100–101.

⁴³⁶ Історія народного господарства Української РСР. — Т. 2. Створення соціалістичної економіки (1917–1937 рр.). — Київ, 1984. — С. 355.

«ликвидировать отставание *водного транспорта*, повысить его роль в обслуживании народного хозяйства». Для улучшения руководства морским торговым флотом в 1939 г. Наркомвод СССР был разделён на два народных комиссариата: морского и речного транспорта. Этим актом было завершено оформление морского торгового флота в самостоятельную отрасль народного хозяйства. В июне 1940 г. было принято постановление СНК СССР и ЦК ВКП(б) «Об организационных мероприятиях по улучшению эксплуатации морского флота». Предусматривались меры по перестройке управления работой флота, портов, судоремонтных заводов; повышению рентабельности всех предприятий морского транспорта. Планом III пятилетки были намечены крупные капиталовложения в материально-техническую базу флота. На деле осуществить эти мероприятия не удалось. Из-за роста военной опасности намеченные планы пришлось пересмотреть⁴³⁷.

В 1940 г. в Черноморско-Азовском бассейне эксплуатировалось 28 грузо-пассажирских, 67 сухогрузных, 16 нефтеналивных судов. Наряду с новыми, построенными в годы первых пятилеток в СССР и приобретёнными за границей коммерческими судами, трудились совсем старые суда. Например, «Красный Профинтерн» и «Декабрист» (в Российской империи носившие названия «Аргунь» и «Анадырь») были угольными транспортами, сопровождавшими во время Русско-японской войны 1904–1905 гг. 2-ю Тихоокеанскую эскадру под командованием вице-адмирала З. П. Рожественского.

В целом по Черноморскому пароходству перевозки в годы III пятилетки возросли на 5 % за счёт малого и большого каботажа. Одновременно в условиях начавшейся Второй мировой войны резко сократились заграничные перевозки. Основная масса экспортных и импортных грузов, перерабатываемых в портах, перевозилась на иностранных судах. Советское правительство приняло решение перевести на Север и Дальний Восток 50 наиболее крупных сухогрузов и танкеров Балтийского и Черноморского пароходств, где они перевозили грузы в составе Мурманского и Дальневосточного пароходств⁴³⁸.

* * *

Руководство автодорогами Украины с 1928 г. было сосредоточено в Главном управлении шоссейных и грунтовых дорог при СНК УССР. В 1931 г.

⁴³⁷ Под флагом Родины. Очерки истории Черноморского пароходства. — С. 218–219.

⁴³⁸ Там же. С. 219–221; Под флагом России: История зарождения и развития морского торгового флота... С. 301.

было создано Всесоюзное центральное управление шоссейных и грунтовых дорог и автомобильного транспорта (Цудортранс) при СНК СССР. В 1935 г. оно перешло в ведение НКВД СССР. То же произошло и в республиках, кроме РСФСР, где не было своего НКВД. Главдортранс при СНК РСФСР просто упразднился. Местными органами Цудортранса были дорожно-эксплуатационные участки. Протяжённость участка составляла от 200 до 400 км. Исключением стали горные участки дорог Кавказа, Крыма и Памира, где длина эксплуатационных участков была сокращена — от 100 до 200 км⁴³⁹. В 1936 г. в составе НКВД СССР было образовано Главное управление шоссейных дорог (Гушосдор). В его ведении были дороги союзного значения. 22 апреля 1938 г. постановлением СНК СССР в союзных республиках для руководства строительством и эксплуатацией дорог республиканского и местного значения создавались главные дорожные управления. В 1938 г. Гушосдор НКВД СССР утвердил технические условия на сооружение автомобильных дорог и мостов. 29 мая 1939 г. в союзных республиках были образованы наркоматы автомобильного транспорта, а 17 августа в областях, краях и автономных республиках — управления автомобильного транспорта, при областных и краевых исполкомах — дорожные отделы. Республиканские наркоматы ведали разработкой единых норм эксплуатации, технического обслуживания и ремонта автомобилей, созданием типовых проектов гаражей, авторемонтных заводов, подготовкой кадров⁴⁴⁰. В 1938 г. Совнарком СССР утвердил Положение о значке «Почетный дорожник», которым награждались лучшие работники системы Гушосдора НКВД. В 1940 г. СНК СССР распространил это Положение на дорожных работников системы Главдорупов при СНК союзных республик.

В сентябре 1930 г. приказом наркома путей сообщения было введено в действие Положение о принципах классификации шоссейных и грунтовых дорог Союза ССР. Все дороги делились на 6 классов. К 1-му классу относились дороги союзного значения, ко 2-му — республиканского, к 3-му — краевого, областного значения и равные им тракты в автономных республиках. Дороги этих классов относились к дорогам государственного значения и находились в ведении дорожно-эксплуатационных участков. К 4-му классу относились дороги районного значения, к 5-му — сельские, к 6-му — дороги, обслуживающие нужды отдельных промышленных, сельскохозяйствен-

⁴³⁹ Кудрявцев А. С. Указ. соч. С. 130.

⁴⁴⁰ Коржихина Т. П. Советское государство и его учреждения: ноябрь 1917 г. — декабрь 1991 г. — М., 1994. — С. 151; Транспорт России. Исторические очерки... С. 318.

ных, торговых и прочих предприятий или организаций. Дороги 4 и 5 классов находились в ведении районных дорожных отделов, осуществлявших их ремонт и содержание при участии местного населения. Дороги 6-го класса поддерживались в рабочем состоянии усилиями соответствующих предприятий и организаций.

К началу I пятилетки на Украине было всего 1210 км дорог с твердым покрытием, в том числе 256 км булыжных мостовых⁴⁴¹. Наличие громадного числа неустроенных грунтовых дорог сдерживало развитие автомобильных перевозок. Отсутствовала механизация дорожных работ. Положение с дорожными машинами почти не изменилось с довоенных времён. Остро ощущалась нехватка специалистов дорожного дела — инженеров, технического персонала.

Строительство дорог на Украине осуществлялось в основном за счёт союзного бюджета. Так, в 1931 г. 30 млн руб. предоставил союзный бюджет, 3,0 млн руб. — республиканский бюджет. Однако основная тяжесть финансирования дорожного строительства падала на местный бюджет, на колхозы и совхозы, машинно-тракторные станции. В 1931 г. 25 % нового дорожного строительства приходилось на Донбасс, 10 % — на приднепровский промышленный район, 20 % — на степные районы, ещё 20 % — на Левобережную Украину, остальное — на Правобережье и Полесье. Особое значение в планах дорожного строительства придавалось Южному горнопромышленному району Украины⁴⁴². Всего за годы I пятилетки каменное покрытие получили 4,7 тыс. км дорог.

В 1925 г. в республике насчитывались 651 грузовой и 851 легковой автомобиль, из них 70 % — на ходу⁴⁴³. К 1932 г. численность автомобилей в Украине выросла в 3,5 раза. О темпах роста перевозок свидетельствуют факты: только за один год с 1928/29 по 1929/30 г. объём груза, перевезённого автотранспортом, увеличился на 1,3 млн тонн⁴⁴⁴.

⁴⁴¹ Кудрявцев А. С. Очерки истории дорожного строительства в СССР (послеоктябрьский период). — М., 1957. — С. 111–112. (Остальные дороги были грунтовыми. Из них улучшенных — 828 км.)

⁴⁴² Милославский Е. Транспорт УСРР на третьему році п'ятирічки. — Харків, 1931. — С. 38, 41.

⁴⁴³ Радянська Україна 1917–1987. Соціально-економічний довідник. — Київ, 1987. — С. 94.

⁴⁴⁴ Історія народного господарства Української РСР. — Т. 2. Створення соціалістичної економіки (1917–1937 рр.). — Київ, 1984. — С. 274.

Сеть автодорог Украинской ССР на 1 января 1934 г.

Таблица 4

УССР, области	Грунтовые дороги	Гравийные дороги	Шоссе: гравийные и щебёночные	Булыжные мостовые	Дороги усовершенствованные и высшего типа
УССР	198 831	93	1980	7244	143
В том числе					
Харьковская область	31 218	—	31	894	30
Днепропетровская область	25 224	—	50	385	19
Одесская область	28 583	20	110	330	2
Донецкая область	19 632	44	95	357	7

Источник: *Автодорожное хозяйство СССР в цифрах.* — М., Л., 1935. — С. 17–18.

Во II пятилетке в республике развернулось строительство дорог разных типов: грунтовых профилированных и улучшенных, гравийных, булыжных, а равно с щебёночным и асфальтобетонным покрытием. В середине 1930-х годов дороги с асфальтобетонным покрытием были построены в Днепропетровске; дороги из литого асфальта на основе каменноугольных дёгтей появились в Кривом Роге. Грунтовые дороги начали улучшать различными добавками. Кроме ранее известных — песка, шлака и гравия — использовались различные промышленные отходы: торфяная и сланцевая зола, битуминозные песчаники, древесные дёгти, торфяные смолы, составные дёгти (каменноугольная смола), сырые дёгти коксохимических заводов и т. п. В Кременчуге в начале 1930-х годов было освоено производство свайных молотов, камнедробилок, паровых катков, конных скреперов и т. п. В 1930 г. был организован «Дормаштрест» в составе 4-х заводов: Онежского, Рыбинского, Краснодарского и Кременчугского. С 1931 г. заводы треста стали осваивать производство моторных катков, тяжёлых грейдеров, тракторных скреперов, камнедробилок и другой дорожной техники. С их помощью в I пятилетку удалось механизировать лишь десятую часть дорожной технологии⁴⁴⁵. Поэтому к строительству и реконструкции дорог постоянно привлекалось население республики. Например, в 1934 г. население затратило на дорожные работы 10 928,1 тыс. человеко-дней.

⁴⁴⁵ Дороги России: исторический аспект / Под общ. ред. А. А. Надежко. — М., 1996. — С. 81, 87; Кудрявцев А. С. Указ. соч. С. 129.

В годы II пятилетки были реконструированы автомагистрали Москва — Харьков, Ленинград — Киев, Киев — Житомир, Крымско-Южнобережное шоссе. Основная часть местных дорог строилась для соединения отдельных сельсоветов с районными центрами, а также в качестве подъездов к железнодорожным станциям.

3 марта 1936 г. ЦИК и СНК СССР приняли постановление «О трудовом участии сельского населения в строительстве и ремонте шоссеиных и грунтовых дорог». В нём, в частности, говорилось о целесообразности создания постоянных колхозных бригад. В годы II пятилетки по всему СССР в дорожных работах участвовали 78 914 тыс. человек⁴⁴⁶.

В годы II пятилетки в составе «Дормаштреста» появились новые предприятия. Выпуск сложных машин и механизмов дорожного машиностроения (бульдозеры на базе гусеничного трактора ЧТЗ с гидравлическим управлением, грейдеры, скреперы) наладил завод «Плут и молот». Для расчистки дорог от глубокого, сильно слежавшегося снега был сконструирован снегоочиститель роторного типа. Кременчугский завод приступил к производству механических щёток для очистки дорожного полотна. Для ямочного ремонта завод выпускал ручные моторные катки для укатки покрытий из холодного асфальта, асфальтовых тротуаров, а также передвижные сушилки и автогудронаторы. И всё же к концу II пятилетки использование дорожной техники оставалось весьма низким. Причинами были разнотипность и разносерийность дорожных машин, большое количество старой дорожной техники, крайняя изношенность машинного парка из-за проблем с его ремонтом, острый дефицит квалифицированных кадров. Сказывалась недооценка значения механизации дорожного строительства.

Общая протяжённость автогужевых дорог с твёрдым покрытием в УССР достигла в 1940 г. 29,3 тыс. км⁴⁴⁷.

Основным источником пополнения республиканского автопарка стали отечественные автомобилестроительные предприятия. В 1937 г. автопарк УССР насчитывал 84,3 тыс. автомобилей, из них 83,1% были грузовыми. В 1940 г. автомобили обеспечили перевозку 187,2 млн тонн народнохозяйственных грузов⁴⁴⁸.

⁴⁴⁶ Кудрявцев А. С. Указ. соч. С. 163, 165.

⁴⁴⁷ История социалистической экономики СССР : в 7 т. — Т. 4. Завершение социалистического преобразования экономики. Победа социализма в СССР. 1933—1937 гг. — М., 1978. — С. 402; История народного хозяйства Украинской РСР. — Т. 2. Створення соціалістичної економіки (1917—1937 рр.). — Київ, 1984. — С. 355.

⁴⁴⁸ Радянська Україна 1917—1987. Соціально-економічний довідник. — Київ, 1987. — С. 95.

* * *

В октябре 1930 г. СНК СССР принял решение образовать Всесоюзное объединение гражданского воздушного флота (ВОГВФ). В него были включены российское общество «Добролёт» и украинское «Укрвоздухпуть». Решением СНК СССР от 25 февраля 1932 г. ВОГВФ было преобразовано в Главное управление гражданского воздушного флота при СНК СССР (ГУ ГВФ). 25 марта того же года ГУ ГВФ было присвоено наименование «Аэрофлот». 27 апреля Президиум ЦИК СССР утвердил Воздушный кодекс СССР, а 26 июля 1932 г. вступил в действие первый Дисциплинарный устав ГВФ⁴⁴⁹.

В 1930-е годы продолжала укрепляться материально-техническая база республиканской гражданской авиации. Авиаперевозки в годы первой пятилетки совершались в основном из столицы Украины г. Харькова в Бердянск, Киев, Луганск, Одессу, а также в Москву и ряд городов Северного Кавказа. С переводом столицы в Киев поменялась география полётов. В 1936 г. Киевское авиатранспортное подразделение обслуживало линии Москва — Киев — Одесса, Киев — Донецк — Старобельск — Ростов. Харьковское авиатранспортное подразделение обслуживало линии Киев — Харьков — Мариуполь и Одесса — Харьков. Одесское авиатранспортное подразделение обслуживало линию Одесса — Херсон — Скадовск. В 1940 г. самолёты из Одессы летали в Харьков, Днепропетровск, Николаев, Кривой Рог, Мелитополь. После вхождения в 1939 г. в состав УССР западных украинских областей было налажено регулярное сообщение на линии Киев — Львов. В 1936 г. через территорию Украины начались полёты по маршруту Москва — Прага с посадкой в Киеве и по маршруту Москва — София с посадкой в Херсоне.

Освоение авиаторами воздушного пространства проходило в сложных условиях: не было средств навигации и связи, метеорологического обеспечения полётов. Экипажи выполняли полёты без связи с землёй, во многом полагаясь на свое лётное мастерство. Почти все они перешли в гражданскую авиацию из военной. С 1928 г. лётчиков на Украине стала готовить Харьковская школа пилотов Осоавиахима. В 1933 г. в Киеве для подготовки инженеров гражданской авиации был открыт Институт гражданской авиации имени К. Е. Ворошилова и техникум⁴⁵⁰.

⁴⁴⁹ Горяшко А. М. Гражданская авиация Украины. — Киев, 1982. — С. 28–29; Ляховецкий М. Б. Указ. соч. С. 42–43.

⁴⁵⁰ Транспорт России. Исторические очерки. Этапы экономических преобразований в транспортной системе (1918–1955). — М., 2009. — С. 222; Історія народного господарства Української РСР. — Т. 2. Створення соціалістичної економіки (1917–1937 рр.). — Київ, 1984. — С. 356.

В начале I пятилетки использовались немецкие самолёты Дорнье «Комета-II» и «Комета-III». Постепенно их заменили на К-5. Они были экономичнее других гражданских самолётов того времени, как наших, так и иностранных. На одном из таких самолётов, названном «Червона Украина», в 1928 г. был осуществлен перелёт по маршруту Харьков — Москва — Иркутск — Харьков⁴⁵¹. Первоначально на самолёты устанавливали двигатель Гном-Рон «Юпитер-VII» мощностью 480 л. с., а с начала 1930-х годов — отечественный мотор М-15 мощностью 450 л. с. Самолёт мог доставить 8 пассажиров на расстояние 900 км с крейсерской скоростью 157 км/ч. Важным достоинством самолёта был отличный обзор из кабины пилота. Для пассажиров были предусмотрены мягкие кресла с откидывающимися спинками. Пол был закрыт ковром. 25 мая 1930 г. после завершения заводских испытаний К-5 совершил полёт по маршруту Харьков — Киев — Винница — Кривой Рог — Днепропетровск — Сталино — Луганск — Краматорск — Харьков и слетал в Москву на открытие XVI съезда ВКП(б). Регулярные полёты с пассажирами К-5 начал в январе 1931 г.⁴⁵² Этот самолёт стал самым распространённым в нашей гражданской авиации в 1930-е годы. Всего за 1930—1934 гг. в Харькове построили 260 самолётов К-5.

Для перевозок почты и небольших партий грузов широко применялся самолёт конструкции Н. Н. Поликарпова У-2 (По-2).

Во второй половине 1930-х годов на линии вместо К-5 вышли другие самолёты: 10-местный АНТ-35 и 24-местный американский ДС-3. Самолёт АНТ-35 был оборудован двумя двигателями М-85, автопилотом, радиостанцией, развивал скорость 350—360 км/ч и дальность до 1900 км.

Самолёты американского производства «Дуглас» ДС-3 впервые в СССР появились весной 1938 г. Советский Союз купил лицензию на производство этого самого распространённого в мире самолёта гражданской авиации. В небе СССР он больше известен как Ли-2 по фамилии главного инженера производства Б. П. Лисунова⁴⁵³. Ли-2 брал на борт 21 пассажира и перевозил на расстояние до 2000 км со скоростью 295 км/ч. Первый отечественный «Дуглас» был выпущен 1 ноября 1938 г. из цеха завода № 84, а 16 ноября совершил перелёт по маршруту Москва — Киев.

⁴⁵¹ Транспорт России. Исторические очерки. Этапы экономических преобразований в транспортной системе (1918—1955). — М., 2009. — С. 217; Ляховецкий М. Б. Указ. соч. С. 30.

⁴⁵² Соболев Д. А. Указ. соч. С. 105—106.

⁴⁵³ Горяшко А. М. Гражданская авиация Украины. — Киев, 1982. — С. 32; Ляховецкий М. Б. Указ. соч. С. 50.

Подразделения ГВФ на Украине также эксплуатировали гидросамолёт-амфибию МП-1, гражданскую модификацию морского разведчика МБР-2 конструкции Г. М. Бериева. В 1936—1937 гг. были организованы пассажирские рейсы на гидросамолётах МП-1 от Одессы до Батуми (1350 км) с остановками в Ялте, Керчи, Геленджике, Туапсе и Поти⁴⁵⁴. Гидросамолёты преодолевали весь путь за 10 часов, а при попутном ветре — за 7. В 1936 г. этим видом транспорта воспользовались 911 пассажиров, в 1937 г. — 978.

В 1932 г. в Киеве впервые в СССР был построен автожир ЦАГИ-4ЭА, разработанный под руководством проф. А. М. Черемухина при участии инженера-конструктора М. Л. Миля⁴⁵⁵.

К концу 1930-х годов на территории Украины функционировали 27 аэропортов. В составе Украинского управления гражданской авиации действовало несколько транспортных подразделений: Киевское, Харьковское, Одесское. Из Киева самолёты летали в Москву, Харьков, Одессу, Донецк, Ворошиловград, Запорожье, Луцк, Станислав, Львов и др. города республики. Из Харькова — в Киев и Москву, Одессу, Донецк, Ростов-на-Дону, Полтаву, Сумы и др. Из Одессы — в Киев, Харьков, Днепропетровск, Николаев, Кривой Рог, Мелитополь. В 1940 г. установилась регулярная связь с Кишинёвом, начались полёты по маршруту Львов — Москва. Протяжённость воздушных трасс достигла 27,5 тыс. км. В 1936 г. самолётами Украинского управления ГВФ было перевезено 18 757 пассажиров, в 1937 г. — 19 755, в 1939 г. — 30 673, в 1940 г. — 40 275⁴⁵⁶.

* * *

Экономика вошедших в состав УССР губерний бывшей Новороссии имела огромное значение для всего Советского Союза. Здесь находились крупнейшие предприятия топливно-энергетического комплекса, ведущие предприятия транспортного машиностроения и судостроения. За годы форсированной модернизации транспорт Украины стал важной частью народного хозяйства СССР и в целом обеспечивал потребности промышленности и сельского хозяйства.

⁴⁵⁴ *Соболев Д. А.* Указ. соч. С. 175—176, 209—210.

⁴⁵⁵ Технический прогресс в машиностроении Украинской ССР... С. 139.

⁴⁵⁶ *Ляховецкий М. Б.* Указ. соч. С. 42—44, 51.

Глава 7

ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА ЮГО-ВОСТОКА УССР В ПОСЛЕВОЕННЫЕ ДЕСЯТИЛИТИЯ

Нападение фашистской Германии и её союзников на Советский Союз и четырёхлетняя война нанесли огромный ущерб народному хозяйству страны. На Украине было разрушено 714 городов, более 28 тыс. сёл. Жилья лишилось около 10 млн человек. В груды развалин превратились свыше 16 тыс. промышленных предприятий. Враг разорил 27 910 колхозов и 872 совхоза, 1300 машинно-тракторных станций, 32 030 школ, техникумов, вузов. Прямые убытки УССР, причинённые фашистской агрессией, составили 285 млрд рублей (в довоенных деньгах)⁴⁵⁷. Отступая, немецкое командование придерживалось тактики «выжженной земли». Рейхсфюрер СС Г. Гиммлер в приказе, направленном командованию войск СС и полиции на Украине, требовал: «Необходимо добиваться того, чтобы при отходе из районов Украины не оставалось ни одного человека, ни одной головы скота, ни одного центнера зерна, ни одного рельса; чтобы не остались в сохранности ни один дом, ни одна шахта, которая не была бы выведена на долгие годы из строя; чтобы не осталось ни одного колодца, который не был бы отравлен. Противник должен найти действительно totally сожженную и разрушенную страну»⁴⁵⁸.

После освобождения Сталинской области⁴⁵⁹ из 152 основных довоенных шахт действовавшими осталось всего 12. В Краматорске оккупанты взорвали цеха Новокраматорского завода тяжёлого машиностроения, Старокраматорского машиностроительного завода имени Серго Орджоникидзе, завод тяжёлого станкостроения, металлургический завод имени В. В. Куйбышева, коксохимический, цементный и другие предприятия. Были уничтожены практически все базовые электростанции региона — Днепрогэс, Штеровская, Зуевская, Северо-Донецкая, Днепродзержинская, Криворожская, Одесская. Общий ущерб народному хозяйству Донбасса составил 50 млрд довоенных рублей⁴⁶⁰.

⁴⁵⁷ История Украины. VI—XXI вв. / Под общ. ред. П. П. Толочко. — 2-е изд., испр. и доп. — К., М., 2018. — С. 382.

⁴⁵⁸ Цит. по: Донбасс 1943. Освобождение индустриального сердца России. — М., 2023. — С. 573.

⁴⁵⁹ Сталинская область существовала с 1932 г. по 1961 г. Переименована в Донецкую.

⁴⁶⁰ Донбасс 1943. Освобождение индустриального сердца России. — М., 2023. — С. 630.

В годы Великой Отечественной войны весь транспортный комплекс СССР подвергся огромному разрушению. Оккупанты уничтожили до 50 % железнодорожных линий, взорвали 670 больших и средних железнодорожных мостов, 900 станций, большое количество паровозных депо, насосных станций, водонапорных башен, мастерских, паровозо- и вагоноремонтных заводов, предприятий транспортного машиностроения. Ущерб, нанесённый железнодорожному транспорту УССР, оценивался в 1946 г. в 10 млрд руб.⁴⁶¹ Всё это привело к резкому снижению пропускной и провозной способности железных дорог.

Восстановительные работы начались ещё в военные годы по мере освобождения республики от фашистов и их пособников. Для транспортных нужд приспособлялись любые помещения, временные сооружения. Чудом уцелевшие постройки обветшали и изнашивались. Железнодорожники ютились в бараках и землянках. Несмотря на все трудности, уже в 1945 г. в основном были восстановлены железнодорожные линии в Донецком угольном и Криворожском рудном бассейнах. Конечно, дороги восстанавливались по облегчённым техническим схемам, и их пропускная способность была ниже довоенной.

В боях с фашистскими захватчиками погибли или попали в руки противника 310 транспортных морских судов. Черноморское пароходство лишилось 2/3 тоннажа. На Азовском море весь пригодный к эксплуатации флот в 1945 г. состоял из двух паровых шхун и нескольких мелких буксиров с баржами⁴⁶². Особенно сильно пострадало портовое хозяйство: было потеряно 245 судов портового флота, уничтожено 43 % причального фронта, 54 % складов и 47 % парка перегрузочного оборудования морских портов. В Одесском, Мариупольском, Керченском портах сохранилась незначительная небольшая часть причалов и складов. В Николаеве и Феодосии были разрушены или повреждены оградительные гидротехнические сооружения, железнодорожные и автомобильные подъездные пути. Акватории портов, находившихся в зоне военных действий, были загромождены затонувшими судами, усеяны неразорвавшимися минами, бомбами и снарядами. Были полностью уничтожены или основательно разрушены цеха судостроительных и судоремонтных предприятий в Николаеве, Одессе, Керчи и других приморских городах и портах. В годы войны не проводились дноуглубительные работы, и морские каналы, особенно в Азово-Черноморском бассейне, оказались в запущенном состоянии. Они обмелели и не обеспечивали подход к причалам судов с полной осадкой⁴⁶³.

⁴⁶¹ *Еременко Е. А.* Развитие железнодорожного транспорта Украинской ССР : автореф. ... канд. экон. наук. — К., 1969. — С. 18.

⁴⁶² Под флагом Родины. Очерки истории Черноморского пароходства... С. 308.

⁴⁶³ *Гранков Л. М.* Указ. соч. С. 162.

Большой урон война нанесла речному флоту. Было взорвано, сожжено, затоплено 1092 самоходных и 2608 несамоходных судов, 62 земснаряда и 692 других судна, что составило примерно 1/3 довоенного речного флота. Техническое состояние оставшихся судов значительно ухудшилось. На 1 января 1947 г. около 40 % всех судов имели ограничения или запреты на плавание. Оказались разрушенными или частично повреждёнными гидротехнические сооружения: каналы, шлюзовые участки, пристани, судоремонтные мастерские и судостроительные предприятия. Значительно уменьшились гарантийные глубины большинства водных систем. В боях с фашистскими агрессорами и их пособниками погибли или пропали без вести многие тысячи квалифицированных работников заводов транспортного машиностроения, депо и железнодорожных мастерских, машинистов, механиков, мотористов, штурманов и капитанов водного транспорта, лётчиков гражданской авиации и других специалистов транспортной инфраструктуры⁴⁶⁴.

Управление транспортным комплексом СССР не претерпело существенных перемен в послевоенные десятилетия. Железнодорожное хозяйство оставалось в ведении общесоюзного Министерства путей сообщения. За состояние и деятельность морского торгового флота отвечало Министерство морского флота СССР. В 1956 г. было упразднено общесоюзное Министерство речного флота. Оно стало республиканским, поскольку большинство судоходных рек находится в России. В других союзных республиках для руководства речными перевозками создавались управления речного транспорта при правительствах. Общесоюзное Главное управление гражданского воздушного флота в 1964 г. было преобразовано в Министерство гражданской авиации СССР. Наибольшие изменения происходили в управлении автодорожным хозяйством. В ноябре 1952 г. было образовано Министерство автомобильного транспорта СССР, но уже в марте 1953 г. его ликвидировали и управление отраслью передали в Министерство путей сообщения. Реорганизация себя не оправдала и в августе того же года появилось союзно-республиканское Министерство автомобильного транспорта и шоссейных дорог. В мае 1956 г. общесоюзное министерство было ликвидировано. Его функции и подведомственные учреждения передали одноимённым министерствам союзных республик. Для руководства строительством шоссейных дорог общесоюзного значения при Совете Министров СССР организовано Главное управление по строительству автомобильных дорог⁴⁶⁵.

⁴⁶⁴ Железнодорожный транспорт СССР. 1946–1955 гг. : сб. док. — М., 1994. — С. 177, 297; Морской транспорт СССР. К 60-летию отрасли. — М., 1984. — С. 91–93; Речной транспорт за 50 лет Советской власти. — М., 1967. — С. 204.

⁴⁶⁵ Коржихина Т. П. Советское государство и его учреждения: ноябрь 1917 г. — декабрь 1991 г. — М., 1995. — С. 263–266.

Руководство СССР уже в ходе войны предпринимало усилия по восстановлению индустриальных районов юго-восточных областей УССР. Особое значение придавалось возрождению Донбасса. 26 октября 1943 г. Государственный Комитет Обороны принял постановление «О первоочередных мероприятиях по восстановлению угольной промышленности Донецкого бассейна» Были созданы специальные тресты «Донбассшахтострой» в Сталино и «Донбассуглемаш» в Горловке. В результате беспрецедентных усилий уже в 1944 г. удалось восстановить 17 крупных и 460 малых шахт. Всего же за 1944–1945 гг. были восстановлены 123 больших и 506 малых шахт⁴⁶⁶.

Возрождение Донбасско-Криворожской металлургической базы и Донецкого угольного бассейна стало одной из приоритетных задач советского руководства. Комплексный план восстановления разрушенной экономики региона был изложен в «Законе о пятилетнем плане восстановления и развития народного хозяйства Украинской ССР на 1946–1950 гг.», принятом в августе 1946 г. восьмой сессией Верховного Совета УССР. Восстановление пострадавших от военных действий областей республики осуществлялось силами всего советского народа. На Украину приехали строители и рабочие 23 национальностей страны. На шахты Донбасса только из РСФСР пришло 90 тыс. рабочих и служащих. На Украину шли сотни эшелонов с оборудованием, стройматериалами и станками. По неполным данным, только в 1946–1948 гг. на Украину из Российской Федерации и других республик поступило 45 тыс. станков. Трудящиеся пережившего жесточайшую блокаду Ленинграда за первые три года IV пятилетки послали в Донбасс промышленной продукции на сумму свыше 300 млн рублей. Предприятия Москвы направили комбинатам «Ворошиловградуголь»⁴⁶⁷ и «Донецкуголь» 1700 трансформаторов, 860 электродвигателей и электромоторов, свыше 3100 автомашин, 700 насосов и другое оборудование⁴⁶⁸. Только в восстановлении Днепрогэса приняли участие 120 предприятий Советского Союза и десятки тысяч рабочих разных национальностей⁴⁶⁹. Восстановление промышленности южных и юго-восточных областей Украины стало частью программы форсированной реиндустриализации, проводимой советским руководством в 1946–1950 гг. В последующие десятилетия наступил новый этап промышленного развития этого исторического региона Новороссии.

⁴⁶⁶ История Новороссии... С. 668–669.

⁴⁶⁷ Луганск в 1935–1958 и в 1970–1990 гг. носил имя К. Е. Ворошилова.

⁴⁶⁸ История Украинской ССР. Т. 9. — К., 1985. — С. 53.

⁴⁶⁹ История Украины. VI–XXI вв. ... С. 382.

* * *

Транспорт, за исключением местного, был сферой деятельности союзных органов. Для ликвидации нанесённого ущерба требовалось немало усилий. Поэтому в IV пятилетке только железнодорожному транспорту было выделено 40 млрд руб. — 16 % бюджетных ассигнований. В первую очередь средства направлялись на восстановление железных дорог Донбасса и Криворожья. Капиталовложения в сумме 1615 млн руб. планировались Северо-Донецкой и Приднепровской железным дорогам. В восстановлении украинских железных дорог участвовала вся страна. Пострадавшие от войны магистрали остро нуждались в кадрах ведущих профессий. Большую помощь в этом важном деле оказали железнодорожники Урала, Сибири, Средней Азии. Только на Южно-Донецкую дорогу из этих районов прибыло около 1200 человек. С Томской магистрали в Донбасс приехали полностью укомплектованные рабочими, инженерно-техническими работниками и командным составом коллективы дистанции пути и вагонного участка⁴⁷⁰.

Одной из основных задач было решительное улучшение верхнего строения железнодорожного полотна. Поэтому песчаный балласт менялся на щебёночный, составлявший в то время только 6 %. Лёгкий тип рельсов менялся на более тяжёлый Р-50, что позволяло обеспечить безопасное движение и повышение скорости поездов. Выпуск всех старых рельсов был прекращён, они снимались с основных магистралей и передавались на менее напряжённые линии. Впервые стали применять специальные агрегаты для сварки рельсовых стыков. Разрабатывались новые типы путеукладчиков, снегоборочных машин и другой техники. К концу 1947 г. были восстановлены важные для движения поездов мосты через Днепр (у Черкасс), Днестр (у Залещиков), Северский Донец (у Змиева), Западную Двину (у Полоцка). Построенные в 1930-х годах железнодорожные мосты в районе острова Хортица были разрушены в годы Великой Отечественной войны. После освобождения советскими войсками от фашистов Приднепровья у разрушенного Днепрогэса через Днепр были построены временные деревянные мосты общей длиной около 1500 м. Движение по ним было открыто 19 февраля 1944 г.

Новые постоянные мосты были построены по проекту инженера Б. Н. Преображенского в 1949—1952 гг. Отсутствие достаточного количества высокопрочных сталей в послевоенные годы способствовало строительству железобетонных мостов. Через Старый Днепр был построен двухъярусный

⁴⁷⁰ Экономика Советской Украины 1945—1975 гг. — Киев, 1975. — С. 275.

одноарочный железобетонный мост, считавшийся для того времени уникальным из-за огромного пролёта длиной 228 м. Через Новый Днепр был сооружён четырёхарочный двухъярусный мост, нижний ярус которого был предназначен для пешеходов и автогрузового транспорта, а второй — для двухпутной железнодорожной магистрали. Общая длина моста составила 560 м, высота 54 м. Оба моста были сданы в эксплуатацию 31 декабря 1952 г.⁴⁷¹

На месте разрушенного вокзала в Харькове был сооружён новый вокзал-дворец — один из крупнейших в Советском Союзе⁴⁷². Панели и колонны были облицованы разноцветным мрамором и полированным гранитом. Новинкой в практике вокзального строительства явилась крытая галерея — конкорс, протянувшаяся на уровне второго этажа вдоль всего фасада здания, обращённого к железнодорожным путям. На платформы вели тоннели для пассажиров и доставки багажа. Была предусмотрена гостиница для транзитных пассажиров. Новые вокзалы были сооружены в Киеве, Полтаве, Сумах, Одессе, Основе, Лозовой, Кременчуге, Чугуеве, Мерефе и др. городах⁴⁷³

В результате успешного выполнения программы возрождения железнодорожного транспорта уже в 1947 г. эксплуатационная длина железных дорог Украины достигла довоенного уровня. В 1948 г. восстановлено движение поездов на 15 тыс. км дорог. Огромными усилиями железнодорожников республики общий объём перевозок грузов в 1950 г. достиг 228,5 млн тонн против 80,1 млн тонн в 1945 г., а пассажиров — соответственно 171 млн и 100 млн человек⁴⁷⁴. В 1950 г. грузооборот железных дорог превысил довоенный уровень на 22,9 %⁴⁷⁵.

Важные изменения произошли в подвижном составе железных дорог. К концу войны по ленд-лизу в СССР доставили 68 тепловозов американ-

⁴⁷¹ Крейнис Э. Л. Знаменитые железнодорожные мосты Российской империи. — М., 2013. — С. 113–114. (Временные деревянные мосты были разобраны в 1954 г.)

⁴⁷² По своим размерам он уступал только Казанскому вокзалу в Москве.

⁴⁷³ Рождение магистрали. Южной — 100 лет. — Харьков, 1969. — С. 99.

⁴⁷⁴ История железнодорожного транспорта России, XIX–XXI вв. / Под ред. чл.-кор. РАН Е. И. Пивовара. — М., 2012. — С. 374–375; Історія народного господарства Української РСР. — Т. 3. Розвиток соціалістичної економіки в період будівництва і вдосконалення розвинутого соціалізму (1938–80-ті роки). Книга перша. Будівництво економіки розвинутого соціалізму (1938–1960 рр.). — Київ, 1985. — С. 245; Экономика Советской Украины 1945–1975 гг. — Киев, 1975. — С. 275.

⁴⁷⁵ Лановик Б. Д. Економічна історія України і світу / Б. Д. Лановик, З. М. Матисякевич, Р. М. Матейко. — К., 2006. — С. 430.

ского завода ALCO⁴⁷⁶. 5 августа И. В. Сталин провёл совещание, принявшее решение начать массовое производство тепловозов, взяв за основу американский Д^а⁴⁷⁷. Один из локомотивов был передан в Харьков на завод № 75, переименованный в Харьковский завод транспортного машиностроения. Сердце тепловоза — его двигатель. Для ускорения работ по его проектированию в группу конструкторов был приглашён Н. Вернер, занимавшийся производством знаменитого дизельного двигателя для танков Т-34 и КВ-1. Многие детали были скопированы с «американца». Проект тепловоза разрабатывался под руководством главного конструктора М. Н. Щукина. Уже в марте 1947 г. завод выпустил первый советский послевоенный тепловоз ТЭ1. С марта 1947 г. по июль 1950 г. он выпускал очень удачный по своим техническим характеристикам тепловоз ТЭ1. Всего построено 300 машин этой серии. С 1949 г. двигатели и электроаппаратуру для тепловозов стал поставлять Харьковский завод тепловозного электрооборудования. В декабре 1948 г. харьковские машиностроители приступили к производству двухсекционного тепловоза ТЭ2, а в 1953 г. принципиально нового локомотива ТЭ3. Руководил проектированием главный конструктор завода А. А. Кирнарский. С 1953 г. Харьковский завод транспортного машиностроения, а по его чертежам с 1956 г. Луганский тепловозостроительный завод выпускали двухсекционный тепловоз ТЭ3 общей мощностью 4 тыс. л. с.⁴⁷⁸ С середины 1950-х годов усилилась кооперация этих предприятий. Харьковский завод поставлял своим коллегам в Луганске дизели для локомотивов и получал от них экипажную часть⁴⁷⁹. Уже в 1950-е годы тепловозы пришли в депо Харькова, Основы, Купянска, Лозовой, Гребенки, Полтавы.

Под руководством А. А. Кирнарского был построен односекционный магистральный тепловоз с двигателем мощностью 3 тыс. л. с. ТЭ10, опередивший лучшие мировые образцы. Первый серийный тепловоз в 1958 г. коллектив Харьковского завода транспортного машиностроения отправил в Москву в качестве подарка к XXI съезду Коммунистической партии. За высокие технико-экономические показатели тепловоз был отмечен Большой золотой

⁴⁷⁶ Без огня и пара. Тепловозы. — М., 2018. — С. 23. (В СССР они получили наименование Д^а — дизельный, завода ALCO.)

⁴⁷⁷ Д^а — дизельный, американский.

⁴⁷⁸ Соболев Н. А. Воспоминания директора завода. — Харьков, 1995. — С. 160.

⁴⁷⁹ Технический прогресс в машиностроении Украинской ССР 1917–1967. — Киев, 1967. — С. 111–114; История железнодорожного транспорта России, XIX–XXI вв. / Под ред. чл.-кор РАН Е. И. Пивовара. — М., 2012. — С. 382.

медалью ВДНХ. В различных модификациях ТЭ10 выпускался до 2007 года. К середине 1960-х годов Ворошиловградский завод стал основной базой тепловозостроения в СССР. В 1965 г. его доля в отечественном тепловозостроении достигла 75 %⁴⁸⁰.

В 1963 г. конструкторами завода в Ворошиловграде был спроектирован тепловоз, предназначенный для экспорта в социалистические страны. Он имел меньший вес и мощность, чем выпускавшиеся в СССР тепловозы ТЭ10 всех модификаций. Первые тепловозы М62 для дорог стран, имеющих колею 1435 мм, были построены в 1964 г. М62 поставлялся во многие страны мира и успешно зарекомендовал себя на дорогах ГДР, Венгрии, Польши, Чехословакии⁴⁸¹. В дальнейшем завод строил эти тепловозы и для дорог СССР. В 1976 г. был запущен в производство двухсекционный тепловоз 2М62. С 1972 г. завод в Ворошиловграде выпускал тепловозы 2ТЭ116 мощностью 6 тыс. л. с., а в 1977 г. выпустил самый мощный в СССР локомотив 2ТЭ121 мощностью двух секций 8 тыс. л. с.⁴⁸²

Однако до начала 1960-х годов основными локомотивами на железных дорогах Украины оставались паровозы довоенной и послевоенной постройки. Например, главное грузовое направление Сталинской железной дороги Пятихатки — Чаплино обслуживали паровозы серии ФД. Эти паровозы были приписаны к депо Нижнеднепровск-Узел, Синельниково-1 и Пологи.

В 1949 г. Коломенский завод начал серийный выпуск пассажирских паровозов типа 2-4-2 «Победа». На Приднепровской железной дороге они появились в 1956 г. и базировались в депо Мелитополь, обслуживая главное на магистрали пассажирское плечо Синельниково — Мелитополь — Симферополь⁴⁸³. Конструкторы Ворошиловградского паровозостроительного завода в 1948—1950 гг. на основе локомотива серии Л разработали новый паровоз, получивший название ЛВ (паровоз Лебедянского, реконструированный на

⁴⁸⁰ Жданов Г. В. Указ. соч. С. 140.

⁴⁸¹ Технический прогресс в машиностроении Украинской ССР 1917—1967. — Киев, 1967. — С. 117—118; Раков В. А. Локомотивы отечественных железных дорог (1956—1975 гг.). — М., 1999. — С. 160.

⁴⁸² Жданов Г. В. Верность традициям : Очерк истории Ворошиловградского ордена Ленина и ордена Октябрьской революции тепловозостроительного завода им. Октябрьской революции. — М., 1981. — С. 152, 185; Раков В. А. Локомотивы отечественных железных дорог (1956—1975 гг.). — М., 1999. — С. 160; Раков В. А. Локомотивы и моторвагонный подвижной состав железных дорог Советского Союза (1976—1985 гг.). — М., 1990. — С. 73—77, 80—83.

⁴⁸³ Приднепровская железная дорога. — Днепропетровск, 1973. — С. 189.

заводе в Ворошиловграде). Он стал самым экономичным советским паровозом. Однако в 1955 г. производство паровозов ЛВ было остановлено в связи с переводом советских железных дорог на тепловозную и электровозную тягу.

В послевоенные годы продолжилось железнодорожное строительство на юго-востоке Украины. Введённая в эксплуатацию в 1951 г. магистраль Морозовская — Цымлянская (Цымлянский порт) — Куберле сократила расстояние между Донбассом и Волгой.

С 1961 г. по 1985 г. протяжённость железнодорожных линий на Украине увеличилась на 1,6 тыс. км. В основном это были соединительные линии, значительно улучшавшие организацию движения поездов. Например, линия Федоровка — Каховская ГЭС (152 км) связала более коротким путём железные дороги Донбасса с железными дорогами в Херсонской, Николаевской и Одесской областях. Линия Раздельная — Колосовка (98 км) позволила более коротким путём, в обход Одесского железнодорожного узла, связать районы Днестра и Южного Буга. Такую же роль играли линии Павлоград — Новомосковск, Павлоград — Красноармейское, Доброполье — Дубово, Долинская — Помощная и др. Были построены подходы к новым морским портам Ильичёвск и Южный⁴⁸⁴.

В целях увеличения пропускной способности железнодорожных магистралей рельсы лёгких типов заменялись более тяжёлыми, смягчался профиль пути, осуществлялось развитие станций и узлов, механизировались сортировочные станции, строились вторые пути и двухпутные вставки, внедрялась радиорелейная связь, автоблокировка. Самой грузонапряжённой в Советском Союзе была Донецкая железная дорога, средняя грузонапряжённость которой в 1,7 раза была выше общесетевой. На её долю приходилось 12,3% общесетевой погрузки (в том числе 45% — УССР) и 8,8% выгрузки (33% — УССР). Погрузка каменного угля на дороге составила 34% от общесетевой, кокса — 40%, чёрных металлов — около 20%⁴⁸⁵.

В 1962 г. на тепловозную тягу были переведены магистрали Лозовая — Симферополь — Севастополь и Джанкой — Керчь, а на Донбассе: Дебальцево — Изварино, Дубово — Красноармейское и другие. Грузовое движение обслуживали тепловозы ТЭЗ, а пассажирское — коломенские тепловозы

⁴⁸⁴ Радянська Україна 1917–1987. Соціально-економічний довідник. — Київ, 1987. — С. 96; Краткие сведения о развитии отечественных железных дорог с 1838 по 2000 гг. / Сост. Г. М. Афонина. — 2-е изд., доп. — М., 2001. — С. 151–216; Экономика Советской Украины 1945–1975 гг. — Киев, 1975. — С. 276.

⁴⁸⁵ Экономика Донбасса (Экономический очерк развития Донбасса). — М., 1971. — С. 86.

ТЭП-60. Если в 1940–1960 гг. в УССР на электрическую тягу было переведено 1,5 тыс. км, а на тепловозную — 0,8 тыс. км, то за 1961–1985 гг., соответственно, 7,6 тыс. км и 15,1 тыс. км. После принятия генерального плана электрификации железных дорог уже к 1960 г. было электрифицировано 7 % общей длины сети железных дорог Украины. По мере электрификации на дороги Украины поступали мощные электровозы ВЛ10, ВЛ11, ВЛ82 и др. С 1958 г. Днепропетровский электровозостроительный завод выпускал магистральные электровозы ВЛ26, ВЛ41 и др. В 1963 г. на железные дороги Украины стали поступать чехословацкие пассажирские электровозы ЧС-1, постепенно заменяемые в конце 1960-х годов на более мощные ЧС-2. Перевод дорог на тепловозную и электрическую тягу положил начало коренной реконструкции локомотивных депо⁴⁸⁶.

Электрификация позволила резко поднять скорость движения, вес поездов; автоматизировать управление, усовершенствовать условия труда, уменьшить эксплуатационные затраты, достигнуть большой экономии топлива. На железных дорогах УССР были полностью электрифицированы магистрали: Москва — Донбасс, Донбасс — Сызрань, Донбасс — Криворожье, Криворожье — Львов, Москва — Киев — Чоп, Львов — Чоп, Донбасс — Киев — Львов⁴⁸⁷. В Донбассе электрифицированными стали наиболее грузонапряжённые участки: Ясиноватая — Чаплино — Пятихатки, Лозовая — Славянск — Иловайское — Ростов-на-Дону, Основа — Красный Лиман — Никитовка — Дебальцево, Ясиноватая — Енакиево — Хацапетовка, Ясиноватая — Донецк — Жданов.

На железных дорогах продолжала улучшаться структура вагонного парка. В послевоенные годы украинские вагоностроители освоили производство практически всех типов грузовых вагонов, выпуская в отдельные годы до 55 % объёма союзного вагоностроения. Разработанный Крюковским вагоностроительным заводом шестиосный большегрузный цельнометаллический саморазгружающийся полувагон грузоподъёмностью 93 тонн в 1958 г. на Всемирной выставке в Брюсселе был удостоен Большой Золотой медали. Выпускавшиеся этим предприятием полувагоны составили основу грузового парка страны. Днепродзержинский вагоностроительный завод выпускал железнодорожные

⁴⁸⁶ Экономика Советской Украины 1945–1975 гг. — Киев, 1975. — С. 276; Приднeпровская железная дорога. — Днепропетровск, 1973. — С. 190–191.

⁴⁸⁷ Історія народного господарства Української РСР. — Т. 3. Розвиток соціалістичної економіки в період будівництва і вдосконалення розвинутого соціалізму (1938–80-ті роки). Книга друга. Соціалістична економіка в 60–80-ті роки. — Київ, 1987. — С. 129.

платформы и узкоспециализированные вагоны (для перевозки битума, горячего чугуна и кокса, минеральных удобрений), грузовые полувагоны с опрокидыванием кузова в обе стороны при разгрузке. Стахановский вагоностроительный завод производил специализированные вагоны для минеральных удобрений. Ждановский⁴⁸⁸ завод тяжёлого машиностроения выпускал цистерны для перевозки нефти и нефтепродуктов, создал восьмиосную цистерну с пониженным центром тяжести безрамной конструкции грузоподъёмностью 120 тонн. Ворошиловградский Луганский тепловозостроительный завод и Попаснянский вагоноремонтный завод освоили выпуск транспортёров грузоподъёмностью 160—320 тонн для перевозки тяжёлых грузов⁴⁸⁹. В 1977 г. тепловозостроительный завод в Ворошиловграде изготовил транспортёр грузоподъёмностью в 500 тонн. Такие транспортёры предназначались для перевозки особо тяжёлых грузов — мощных трансформаторов и статоров турбогенераторов электростанций, химического оборудования и др. негабаритных грузов⁴⁹⁰.

Был завершён переход от двухосных вагонов к четырёхосным грузоподъёмностью 62—65 тонн. Началось внедрение шестиосных вагонов грузоподъёмностью 95 тонн. Все новые вагоны с 1978 г. выпускались с металлическим кузовом. Выросла доля вагонов на роликовых подшипниках. Пассажирский вагонный парк поездов дальнего следования состоял из четырёхосных цельнометаллических вагонов длиной 23,6 м, изготовленных преимущественно в ГДР⁴⁹¹. Пригородными поездами всю страну обеспечивал завод в Риге.

К середине 1980-х годов основные грузонапряжённые направления были оборудованы автоблокировкой и около 60 % стрелочных переводов подключено к электрической централизации. Для расширения полигона скоростного движения пассажирских поездов на девяти основных направлениях сети железных дорог СССР, в том числе на 5 проходящих через территорию Украины (юго-западном, крымском, кавказском и др.), шла поэтапная работа по переводу пассажирских поездов на движение со скоростью до 160 км/ч, а грузовых — до 90 км/ч⁴⁹². Учитывая, что наиболее интенсивные перевозки пассажиров

⁴⁸⁸ Мариуполь в 1948—1989 гг. носил имя А. А. Жданова.

⁴⁸⁹ Технический прогресс в машиностроении Украинской ССР 1917—1967. — Киев, 1967. — С. 120—121.

⁴⁹⁰ Жданов Г. В. Указ. соч. С. 142.

⁴⁹¹ Історія народного господарства Української РСР. — Т. 3. Розвиток соціалістичної економіки в період будівництва і вдосконалення розвинутого соціалізму (1938—80-ті роки). Книга друга. Соціалістична економіка в 60—80-ті роки. — Київ, 1987. — С. 131—132.

⁴⁹² Радянська Україна 1917—1987. Соціально-економічний довідник. — Київ, 1987. — С. 97, 101.

осуществлялись на перегоне линий, связывавших центральные районы СССР с Кавказом и Крымом, Научно-технический совет МПС СССР в 1975 г. принял решение о разработке в X пятилетке технико-экономического обоснования сооружения высокоскоростной магистрали «Москва — Юг», которая должна была пройти через территорию восточной части Украины⁴⁹³.

Кадры высшей квалификации для железнодорожного транспорта готовили специальные высшие учебные заведения по всему СССР, в том числе на Украине — созданные в годы I пятилетки Харьковский и Днепропетровский институты инженеров железнодорожного транспорта.

Структура железных дорог УССР менялась в послевоенные десятилетия незначительно. На 1 января 1946 г. существовали следующие железные дороги: Московско-Донбасская, Одесская, Северо-Донецкая, Сталинская, Южная, Южно-Донецкая. В мае 1953 г. Северо-Донецкая и Южно-Донецкая объединены в Донецкую ж. д., Кишиневская и Одесская объединены в Одесско-Кишиневскую ж. д. В 1956 г. Одесско-Кишиневская снова разделена на Одесскую и Молдавскую ж. д.⁴⁹⁴ В 1959 г. большая часть Московско-Донбасской вошла в состав Московской ж. д. В 1961 г. Сталинская железная дорога переименована в Приднепровскую. В канун распада Советского Союза на юге и востоке Украинской ССР действовали Донецкая, Одесская, Приднепровская, Юго-Западная и Южная железные дороги⁴⁹⁵.

Железнодорожному транспорту принадлежала ведущая роль в транспортной системе УССР. В 1984 г. эксплуатационная длина железных дорог составляла 22,7 тыс. км. По густоте сети Донбасс не имел равных в СССР. В юго-восточной части республики сосредоточены самые крупные сортировочные станции и железнодорожные узлы: Дебальцево, Ясиноватая, Основа, Нижнеднепровск-Узел, Знаменка, Дарница. Одной из наиболее крупных сортировочных станций юго-востока Украины стала Ясиноватая, где сходились все основные направления Донецкой железной дороги и через которую осуществлялась связь с Криворожским бассейном, Кавказом и центральными областями СССР⁴⁹⁶.

⁴⁹³ Железнодорожный транспорт СССР 1971–1991 г. : сборник документов. — М., 2003. — С. 193–195.

⁴⁹⁴ В 1963 г. Одесскую и Молдавскую снова объединили и переименовали в Одесско-Кишиневскую, а в 1979 г. опять разделили на Одесскую и Молдавскую ж. д.

⁴⁹⁵ Краткие сведения о развитии отечественных железных дорог с 1838 по 2000 г. / Сост. Г. М. Афонина. — 2-е изд., доп. — М., 2021. — С. 132–216.

⁴⁹⁶ Экономика Донбасса (Экономический очерк развития Донбасса). — М., 1971. — С. 86–87.

Железнодорожная сеть Украины была связана мощными электрифицированными магистралями с центральными районами европейской части СССР и с портами Азовского и Чёрного морей. Одесская железная дорога имела большое значение в осуществлении внешнеэкономических связей СССР. В 1984 г. железные дороги Украины перевезли 1028 млн тонн грузов. Основными среди них были каменный уголь, чёрные металлы, строительные материалы и нефтяные грузы. Железные дороги республики перевезли в 1984 г. 532 млн пассажиров⁴⁹⁷.

* * *

24 июня 1944 г. Государственный Комитет Обороны принял постановление о первоочередных мероприятиях по восстановлению портов и судоремонтных заводов в Одессе, Николаеве и Херсоне. К восстановительным работам подключились аварийно-спасательные службы флота. Им пришлось восстанавливать почти весь причальный фронт, расчищать акватории портов от затопленных судов, сброшенных в воду железнодорожных вагонов, машин, оружия и боеприпасов. Ещё в дни войны аварийно-спасательная служба военных моряков подняла со дна моря 14 затопленных или полузатопленных транспортных судов. В Мариупольском порту были подняты танкер «Грозный» и дизель-электроход «Труд», в Керченском проливе — пароход «Горняк», танкер «Уралнефть», в Севастополе — гидрографическое судно, плавучий док с находившимся в нем теплоходом «Эрцгерцог Карл», танкер и 8 барж, в Одессе — пароход «Чичерин» и землечерпалка, в Николаеве — два плавучих дока. К октябрю 1944 г. порты Чёрного моря были готовы обслуживать ограниченное количество судов. В том же месяце четыре советских танкера начали перевозку нефти из румынской Констанцы. Осуществлялась перевозка зерна из Одессы, Херсона, Феодосии в порты Кавказа. 15 июня 1945 г. теплоход «Украина» открыл движение на пассажирской линии Одесса — Крым — Кавказ⁴⁹⁸.

В восстановлении морской береговой инфраструктуры участвовала вся страна. С Урала прибывали электромоторы, трансформаторы и различное оборудование для судостроительных и судоремонтных заводов. Из Сибири поступали эшелоны с токарными, фрезерными и сверлильными станками, компрессоры, кабель. Металлурги Магнитогорска взяли шефство над Одесским

⁴⁹⁷ Украинская Советская Социалистическая Республика : энцикл. справочник. — К., 1987. — С. 224.

⁴⁹⁸ Под флагом России: История зарождения и развития морского торгового флота... С. 342–344.

заводом № 1. Металл отправили магнитогорские заводы — калибровочный и металлоизделий. Многие республики послали квалифицированных строителей, инженеров и техников. Уже к концу 1945 г. в порту Мариуполя были восстановлены 16 причалов, 5 порталных кранов, электростанция, склады на 120 тыс. тонн угля, ряд жилых и служебных помещений. Порт быстро вернул место крупнейшего поставщика каменного угля в советские и зарубежные порты. В 1958 г. он впервые после войны начал переработку экспортного зерна.

В Одесском порту в кратчайшие сроки ввели в строй 12 глубоководных причалов, 3 нефтепричала, 11000 м² складов, установили 22 причальных и 18 тыловых кранов грузоподъёмностью от 5 до 40 тонн. Зачастую станки и оборудование устанавливались на открытых площадках, чтобы быстрее приступить к работе. В январе 1946 г. Совнарком СССР принял специальное постановление о восстановлении Одесского порта. В связи с огромным масштабом работ был создан специальный трест «Главморстрой»⁴⁹⁹. В последующие годы в порту была проведена большая работа по реконструкции причального и складского хозяйства. Поскольку в границах города развиваться порту становилось всё труднее, в 1957 г. было принято решение о начале строительства первоклассной гавани на Сухом Лимане в 30 км юго-западнее Одессы.

К 1950 г. было завершено восстановление берегового хозяйства и флота, а также судоремонтных заводов в Одессе, Керчи, Жданове. Были почти полностью восстановлены волноломы и оградительные молы; реконструированы и заново сооружены причалы и набережные длиной несколько километров; построены крытые склады; сделаны бетонные покрытия территорий; уложены подкрановые и подъездные железнодорожные пути. В страну возвращалось промышленное и транспортное оборудование, вывезенное оккупантами с Украины в Румынию.

В 1946 г. Совет Министров СССР принял постановление о создании в Николаеве завода судовых паровых турбин. В 1953 г. завод был введён в эксплуатацию. В 1954—1956 гг. Южный турбинный завод был перепрофилирован на производство газотурбинных установок для военно-морского флота. Тогда же создано специальное конструкторское бюро «Машпроект». В 1951 г. в Николаеве вступил в строй новый судостроительный завод «Океан».

По мере освобождения побережья Чёрного моря от фашистов и первых шагов по восстановлению береговой инфраструктуры было изменено управление торговым флотом. В 1943—1944 гг. созданы парохозяйства: Черноморское,

⁴⁹⁹ Под флагом Родины. Очерки истории Черноморского парохозяйства... С. 308—312. (После освобождения Керчи первый токарный станок на местном заводе собрали «по винтику», а когда он был готов, его вращали вручную, так как в городе не было электроэнергии.)

Азовское, Сочинское и «Совтанкер». В 1953 г. все пароходства Черноморского-Азовского бассейна были объединены и Черноморское пароходство стало одним из крупнейших в Советском Союзе. В его составе в 1950-х годах насчитывались сотни современных пароходов и теплоходов, 18 портов, 10 судоремонтных заводов, мощный технический флот. Для работы в малом каботаже было организовано пять линий, в том числе круговая рудно-угольная Поты — Жданов — Одесса — Николаев — Поты. В апреле 1956 г. в Дели было подписано соглашение об установлении регулярной паромной линии между портами СССР и Индии. Была организована постоянная линия Одесса — Новороссийск — Бомбей — Калькутта. Суда Черноморского пароходства осуществляли регулярные перевозки грузов с социалистическими странами и развивающимися странами Азии и Африки, освобожденными от колониальной зависимости. После длительного перерыва советские торговые суда стали посещать порты Северной и Южной Америки, Австралии, Новой Зеландии. В Одесский порт в середине 1950-х годов ежегодно заходили суда из 60 стран мира. В 1956 г. Черноморское пароходство перевозило треть от общего объема перевозок Министерства морского флота.

Постепенно восстанавливались перевозки пассажиров на внутренних и международных линиях. В 1957 г. по Крымско-Кавказской линии было перевезено почти полмиллиона человек. Черноморские моряки выполнили задание по перевозке участников и гостей VI Всемирного фестиваля молодежи. В следующем году по этой линии на пароходе «Петр Великий» совершили путешествие туристы из Польши, Венгрии, ГДР, Чехословакии и США⁵⁰⁰.

Учитывая, что в первые послевоенные годы морской транспорт не пополнялся вновь построенными судами, техническое состояние флота было неудовлетворительным. В 1946 г. по репарациям из Германии, Италии и Румынии было получено около 150 транспортных средств общей грузоподъемностью свыше 300 тыс. тонн в счёт частичной компенсации ущерба, нанесённого в период войны. Однако это были старые и разнотипные суда. В итоге оказалось, что из всего состава флота 20% транспортных средств были в возрасте 35—45 лет и более, около 35% — 15—35 лет⁵⁰¹. Большое значение для увеличения тем-

⁵⁰⁰ Под флагом Родины. Очерки истории Черноморского пароходства... С. 338, 348, 351—352.

⁵⁰¹ Под флагом России. История зарождения и развития морского торгового флота. — М., 1995. — С. 347—348.; Морской транспорт СССР. К 60-летию отрасли. — М., 1984. — С. 93. (Летом 1945 г. Наркомфлоту непосредственно подчинялись 14 морских государственных сухогрузных пароходств, в том числе Азовское и Черноморское, и три нефтеналивных пароходства.)

пов механизации погрузочно-разгрузочных работ имело постановление Совета Министров СССР от 24 апреля 1948 г. «Об организации массового производства автопогрузчиков для механизации погрузочно-разгрузочных работ на транспорте и в промышленности»⁵⁰². К концу пятилетки восстановленные судостроительные предприятия приступили к строительству новых судов.

В 1950 году на Черноморском судостроительном заводе в Николаеве был заложен головной в серии танкер «Казбек» водоизмещением 11,8 тыс. тонн. При его постройке применили сварку и секционнно-блочный метод сборки корпусов, ставший затем одним из главных технологических направлений в судостроении. В 1952 г. однотипный танкер «Херсон» был заложен на Херсонском судостроительном заводе. Николаевский судостроительный завод «Океан», Херсонский судостроительный завод были переведены на производство транспортных судов разного назначения. Всего в Николаеве и Херсоне за 1950-е годы было построено 67 судов, из которых 60 оставлено для плавания на Чёрном море⁵⁰³.

В 1953 г. в Николаеве завершилось строительство Южного турбинного завода, поскольку в конструкции кораблей всё чаще стали применяться не паровые, а газовые турбины. В 1955 г. в Николаеве создаётся специальное конструкторское бюро по морскому транспортному судостроению («Черноморсудопроект»)⁵⁰⁴.

В 1960—1980-х гг. продолжало улучшаться портовое хозяйство. На Чёрном море были построены крупные порты Ильичевск, Южный, расширены и обновлены порты в Одессе, Измаиле, Рени, Николаеве, Жданове и др. В портах проведены работы по созданию специализированных районов с большими площадями и подъездными путями, позволявшими выполнять операции накопления, хранения, погрузки-выгрузки контейнеров. Расширились площади для складирования лесных грузов. Для хлебных грузов в портах строились дополнительные элеваторы, а для приёма и переработки фруктов, овощей и других скоропортящихся грузов — холодильники. В Ильичевске построили крупный крытый склад для хранения импортного каучука. В конце 1980-х годов Ильи-

⁵⁰² Морской транспорт СССР. К 60-летию отрасли. — М., 1984. — С. 95; Экономика Советской Украины 1945—1975 гг. — Киев, 1975. — С. 280.

⁵⁰³ Под флагом России. История зарождения и развития морского торгового флота. — М., 1995. — С. 347—350; Геманов В. С. История российского флота. — 2-е изд, испр. и доп. — Калининград, 2009. — С. 458.

⁵⁰⁴ История Новороссии... С. 696—697; История отечественного судостроения : в пяти томах. — Т. 5 : Судостроение в послевоенный период (1946—1991 гг.). — СПб., 1996. — С. 215.

чевский морской торговый порт состоял из 5 погрузочных районов, общий фронт работ был развёрнут на 28 причалах, способных принимать суда с осадкой до 12 метров. Грузооборот порта в 1990 г. составил 12,9 млн тонн, в том числе сухих грузов — 11,9 млн тонн, наливных — 1 млн тонн. В Ильичевск из Одессы была переведена переработка пыльных грузов — угля, руды, цемента. Через Ильичевск поддерживались внешнеэкономические связи с портами Средиземноморья, Красного моря и Персидского залива, Западной Индии, Юго-Восточной Азии и Кубы⁵⁰⁵. В 1971 г. было завершено строительство первой очереди Ильичевского судоремонтного завода, оснащённого тремя крупными доками и двумя пирсами (400 м каждый)⁵⁰⁶.

В 1973—1978 гг. к востоку от Одессы в Григорьевском лимане был построен порт Южный, главной задачей которого стала отгрузка аммиака. 14 ноября 1978 г. была открыта крупнейшая в мире железнодорожная паромная переправа между портами Ильичевск и Варна (Болгария), на которой работали четыре мощных специализированных судна-парома⁵⁰⁷.

Воротами Донбасса по праву называют крупнейший порт на Азовском море — Жданов (Мариуполь). По размерам грузооборота Ждановский порт вышел на второе место на Украине после Одесского. Через него вывозились преимущественно уголь, чёрные металлы, зерно и соль, а принимались керченская железная и чиатурская марганцевая руда, машины, оборудование, строительные материалы и другие, как отечественные, так и импортные грузы. Портовое хозяйство было высокомеханизированное; уровень механизации погрузочно-разгрузочных работ превысил 96 %. В 1967 г. было проведено укрупнение больших пароходств, которыми стало сложно управлять. Азовское управление Черноморского пароходства было преобразовано в самостоятельное Азовское морское пароходство. В него вошли порты: Жданов (базовый), Бердянск, Керчь и Таганрог, а также судоремонтные заводы, расположенные в этих городах⁵⁰⁸. В том же году были образованы Новороссийское и Грузинское морские пароходства.

⁵⁰⁵ Под флагом России. История зарождения и развития морского торгового флота. — М., 1995. — С. 397.

⁵⁰⁶ Морской транспорт СССР. К 60-летию отрасли. — М., 1984. — С. 128.

⁵⁰⁷ Под флагом России. История зарождения и развития морского торгового флота. — М., 1995. — С. 382; Морской транспорт СССР. К 60-летию отрасли. — М., 1984. — С. 132—133, 142.

⁵⁰⁸ Экономика Донбасса (Экономический очерк развития Донбасса). — М., 1971. — С. 90—91.

Трудно переоценить вклад украинских корабелов в формирование морского флота СССР в послевоенные десятилетия. Если в VIII пятилетке средняя грузоподъёмность судов, специализировавшихся на перевозке насыпных грузов, составила 18–20 тыс. тонн, то в X пятилетке морской флот стал оснащаться судами грузоподъёмностью 23–30, 50–80, 100–150 тыс. тонн. Морской флот страны пополнялся танкерами-гигантами⁵⁰⁹.

Пароходства Черноморско-Азовского бассейна планомерно оснащались современными судами. С 1960 г. Черноморский судостроительный завод приступил к строительству рыболовных траулеров типа «Маяковский». Освоив первым в СССР поточно-позиционные технологии, он ежегодно сдавал государству около 20 траулеров. Их производство продолжалось до 1978 г. В 1956–1959 гг. Черноморский судостроительный завод имени И. И. Носенко построил крупнейшую в мире китобойную базу «Советская Украина» — океанское судно водоизмещением 43 800 тонн с заводом для переработки китовых туш. Судно оснащено специальной площадкой и вертолётom для разведки местонахождения китов. За один сезон на судне могли переработать 200 000 тонн китового сырья и получить 48 000 тонн китового жира, 5000 тонн мороженого мяса и 900 тонн кормовой муки для скота⁵¹⁰. В первый рейс антарктическая китобойная флотилия, построенная в Николаеве, ушла в 1959 г. Для её снабжения каждый месяц Черноморское пароходство направляло к берегам шестого континента несколько судов с продовольствием и топливом. Из района промысла суда возвращались с тысячами тонн китового жира.

Кроме того, судостроители создавали целые китобойные флотилии и плавающие китобойные базы типа «Советская Украина». Последние имели водоизмещение 43 800 тонн и дизели общей мощностью 15 000 л. с. С начала 1960-х годов на заводе «Океан», Черноморском и Херсонском судостроительных заводах развернулось строительство скоростных двухпалубных сухогрузов типа «Ленинский комсомол» дедвейтом 16 тыс. тонн с шестью трюмами, оборудованными системой вентиляции и подсушки воздуха, и двухместными каютами с кондиционированием воздуха для экипажа. Всего таких судов было построено 25. Одновременно на заводах «Океан» и Черноморском судостроительном построили более 50 сухогрузов типа «Полтава» — первых в мире сухогрузных

⁵⁰⁹ Історія народного господарства Української РСР. — Т. 3. Розвиток соціалістичної економіки в період будівництва і вдосконалення розвинутого соціалізму (1938–80-ті роки). Книга друга. Соціалістична економіка в 60–80-ті роки. — Київ, 1987. — С. 132.

⁵¹⁰ Технический прогресс в машиностроении Украинской ССР... С. 129. (Помимо «Советской Украины» была построена китобойная база «Советская Россия».)

судов открытого типа⁵¹¹. С конца 1960-х до 1975 г. херсонские судостроители выпустили 42 сухогруза типа «Славянск». Черноморский судостроительный завод освоил выпуск сухогрузов типа «Капитан Кушнаренко», имевших в качестве главного двигателя не паротурбинную установку, а экономичный дизель⁵¹². Всего до 1975 г. построили 21 судно⁵¹³. Завод «Океан» с 1952 по 1972 г. построил 46 рефрижераторов, 2 лесовоза типа «Малоярославец».

В ЦКБ «Черноморсудопроект» под руководством главного конструктора С. М. Козлова был разработан проект, а на Черноморском судостроительном заводе в 1970 г. построено научно-исследовательское судно «Академик Сергей Королёв». По своему оснащению оно относилось к универсальным судам космического флота. В 1971 г. к Одессе было приписано построенное в Ленинграде под руководством Д. Г. Соколова крупнейшее в мире научно-исследовательское судно «Космонавт Юрий Гагарин» (водоизмещение 45 000 тонн), предназначенное для управления полётами космических аппаратов. С дальностью непрерывного плавания в 20 тыс. миль его район плавания был неограничен.

В 1978 г. Новороссийское пароходство получило головной нефтебалкер «Борис Бутома» водоизмещением 115 тыс. тонн, построенный на заводе «Океан» в Николаеве. Судно было оборудовано комплексом специальных систем для приёма, транспортировки, подогрева и выгрузки нефтепродуктов, мойки трюмов перед погрузкой насыпного груза, автоматическими системами управления и контроля, обеспечивавшими безопасные условия перевозки. В 1974—1975 гг. на керченском заводе «Залив» имени Б. Е. Бутомы был построен танкер «Крым» водоизмещением 180 тыс. тонн, мощностью двигателя 30 тыс. тонн, дальностью плавания 25 тыс. миль и экипажем из 36 человек. Это было самое крупное судно, построенное в СССР. С 1981 г. керченские корабли стали поставлять флоту среднетоннажные танкеры типа «Победа» дедвейтом около 68 тыс. тонн. Благодаря двойному дну и вторым бортам они стали первыми в стране экологически чистыми танкерами⁵¹⁴. В 1979 г. на Черноморском су-

⁵¹¹ Раскрытие палубы над грузовыми трюмами достигало 70 % вместо 35—40 % на традиционных судах. Благодаря такому конструктивному решению, а также применению высокопроизводительных кранов вдвое сокращалось время стоянки судна под грузовыми операциями. (История отечественного судостроения : в пяти томах. — Т. 5 : Судостроение в послевоенный период (1946—1991 г.). — СПб., 1996. — С. 220.)

⁵¹² Технический прогресс в машиностроении Украинской ССР 1917—1967. — Киев, 1967. — С. 127—131; Морской транспорт СССР. К 60-летию отрасли. — М., 1984. — С. 118.

⁵¹³ История Новороссии... С. 696.

⁵¹⁴ Под флагом России. История зарождения и развития морского торгового флота. — М., 1995. — С. 363.

достроительном заводе было построено одно из самых быстрых транспортных судов в морском флоте СССР — газотурбинный ролкер «Капитан Смирнов». Его скорость достигла 25 узлов⁵¹⁵.

На Херсонском судостроительном заводе в 1972—1985 гг. строили универсальные сухогрузы типа «Герои-панфиловцы». Всего построили 46 судов. С 1973 г. предприятие освоило производство судов-контейнеровозов, а в 1981 г. на этом предприятии был заложен первый отечественный лихтеровоз «Алексей Косыгин». Завод «Океан» в 1970—1980-е гг. построил 24 рудовоза разных типов⁵¹⁶.

В 1961 г. Черноморское пароходство получило первое морское пассажирское судно на подводных крыльях «Комета». Построенное на заводе «Красное Сормово» судно брало на борт 118 пассажиров и могло двигаться при волнении моря до 3 баллов включительно, развивая скорость до 34 узлов. Вслед за «Кометой» было построено самое большое в мире морское пассажирское судно на подводных крыльях «Вихрь». Судно могло перевезти 260 пассажиров на расстояние до 400 миль со скоростью 35 узлов⁵¹⁷. Для пассажирских перевозок СССР заказывал суда в странах социалистического содружества. В конце 1950-х годов Черноморское пароходство получило первые суда типа «Михаил Калинин» пассажировместимостью 340 человек. В 1960-е годы в ГДР были построены большие круизные пассажирские суда типа «Иван Франко». Эти комфортабельные суда были рассчитаны на перевозку 750 пассажиров. На коротких рейсах судно могло принять ещё 500 палубных пассажиров и 214 на специальные дополнительные места. В распоряжении Черноморского флота было три таких лайнера («Иван Франко», «Тарас Шевченко», «Шота Руставели»). На местных линиях Черноморское пароходство использовало пассажирские теплоходы типа «Алупка», построенные в Болгарии⁵¹⁸. Пассажирский флот Черноморского пароходства состоял из 34 судов⁵¹⁹.

В Черноморском, Азовском и Дунайском морских пароходствах была сосредоточена четвертая часть транспортного флота отрасли. Их доля в международных перевозках составила почти 32%. Объём погрузочно-разгрузочных работ

⁵¹⁵ Морской транспорт СССР. К 60-летию отрасли. — М., 1984. — С. 125.

⁵¹⁶ История Новороссии... С. 697.

⁵¹⁷ История отечественного судостроения : в пяти томах. — Т. 5: Судостроение в послевоенный период (1946—1991 г.)... С. 225—226.

⁵¹⁸ Сенин А. С. Транспорт Советского Союза и Российской Федерации во второй половине XX столетия. — М., 2022. — С. 139—140.

⁵¹⁹ Гранков Л. М. Указ. соч. С. 177.

составил в середине 1980-х годов 39 % от общего объёма работ морского флота СССР⁵²⁰. В 1984 г. морским транспортом УССР было перевезено 55,8 млн тонн грузов и 29,2 млн пассажиров.

Созданное в 1967 г. Азовское пароходство (управление в Жданове) специализировалось на каботажных перевозках грузов в пределах Черноморско-Азовского бассейна⁵²¹. Азовский флот специализировался в основном на перевозке навалочных грузов, поэтому в его составе имелись углерудовозы типа «Углеуральск» (дедвейт 7,2 тыс. тонн) и «Джанкой» (дедвейт 9,7 тыс. т). Для перевозки угля, руды и других насыпных грузов использовались суда типа «Донбасс» грузоподъёмностью от 2,6 до 4 тыс. тонн⁵²². Суда пароходства перевозили экспортно-импортные грузы в средиземноморские порты.

Дунайское пароходство (управление в Измаиле), созданное в 1944 г., ещё в годы Великой Отечественной войны осуществляло перевозки грузов речными судами между советскими и иностранными портами на Дунае, а также внутренние перевозки грузов и пассажиров между портами на Дунае и портами Черноморско-Азовского бассейна. Транспортный флот пароходства состоял из сотен речных самоходных и несамоходных судов, транспортных буксиров, пассажирских судов и морских судов общей грузоподъёмностью свыше 100 тыс. тонн. Дунайское пароходство обеспечивало транспортные связи с Болгарией, Румынией, Югославией, Чехословакией, Австрией и ФРГ. Морские суда пароходства посещали 24 страны Европы, Ближнего Востока и Африки⁵²³.

* * *

Сразу после окончания войны начались восстановительные работы на Днепрогэсе. В 1947 г. введены в строй первые три агрегата гидроэлектростанции. Полностью ГЭС восстановили в 1950 г. При восстановлении шлюза проводилась его реконструкция. В частности, автоматизировано управление механизмами. 8 июня 1947 г. вновь открылось сквозное судоходство по Днепру⁵²⁴.

⁵²⁰ Радянська Україна 1917–1987. Соціально-економічний довідник. — Київ, 1987. — С. 97.

⁵²¹ В состав Азовского пароходства вошли порты Жданов, Бердянск, Керчь и Таганрог с судоремонтными предприятиями в этих городах.

⁵²² Гранков Л. М. Указ. соч. С. 181.

⁵²³ Там же. С. 183.

⁵²⁴ Речной транспорт за 50 лет Советской власти. — М., 1967. — С. 213.

1 сентября 1947 г. Совет Министров СССР принял постановление «О мероприятиях по восстановлению и дальнейшему развитию речного транспорта». Во второй половине 1940-х годов были не только восстановлены, но и реконструированы речные порты в Днепропетровске, Киеве, Херсоне и др. Широкое применение грейферных самозахватывающих устройств для плавучих и береговых кранов позволило коренным образом улучшить работы по перегрузке массовых навалочных грузов (каменного угля, песка, гравия и др.). В 1950 г. число грузчиков в речных портах уменьшилось на 3 тыс. человек по сравнению с 1940 г., а механиков (в основном крановщиков) увеличилось на 1 тыс. человек⁵²⁵.

Первой крупной серией новых судов, построенных в послевоенные годы, были спроектированные на киевском заводе «Ленинская кузница» колёсные буксирные пароходы мощностью 200–210 и 400–450 л. с. Они эксплуатировались не только на реках Украины, но и на всех внутренних водных путях СССР. За успехи в конструировании новых типов судов работникам завода «Ленинская кузница» во главе с начальником конструкторского бюро А. Б. Байбаковым были присуждены Сталинские премии⁵²⁶.

В результате самоотверженного труда к концу IV пятилетки в основном была восстановлена материально-техническая база речного транспорта⁵²⁷.

Речной транспорт Украины осуществлял перевозку грузов и пассажиров по внутренним водным путям — Днепру с притоками, Южному Бугу, Северскому Донцу, Днестру и пограничному Дунаю. Основа внутреннего водного транспорта УССР — Днепровский бассейн, перевозки по которому в 1970 г. составляли около 8 % объёма по СССР. Этот бассейн связывал Украину со странами Европы по Днепро-Бугскому каналу и через Дунай посредством судов смешанного плавания (река — море) грузоподъёмностью 2000–2700 тонн, появившихся в составе транспортного флота Днепра с 1967 г.

В послевоенные десятилетия на речном транспорте построены новые высококомеханизированные речные порты — Черкасский, Кременчугский, Никола-

⁵²⁵ Речной транспорт СССР. 1917–1957 : сборник статей о развитии речного транспорта СССР за 40 лет. — М., 1957. — С. 210–211; Речной транспорт за 50 лет Советской власти. — М., 1967. — С. 205.

⁵²⁶ Речной транспорт СССР. 1917–1957 : сборник статей о развитии речного транспорта СССР за 40 лет. — М., 1957. — С. 158–159, 167.

⁵²⁷ Історія народного господарства Української РСР. — Т. 3. Розвиток соціалістичної економіки в період будівництва і вдосконалення розвинутого соціалізму (1938–80-ті роки). Книга перша. Будівництво економіки розвинутого соціалізму (1938–1960 рр.). — Київ, 1985. — С. 247.

евский, Новокаховский, Никопольский; сооружены речные вокзалы в Киеве, Кременчуге, Запорожье, Николаеве. В Х пятилетке был введён в эксплуатацию новый Днепроровский судоходный шлюз на Днепрогэсе.

В 1961 г. вступили в строй судоходные сооружения Кременчугского гидроузла, в 1964 г. — Днепродзержинского и в 1965 г. — Киевского. С пуском Каневского гидроузла глубина Днепра 3,2 м от Киева до устья стала гарантированной⁵²⁸. В результате сооружения Днепровского каскада ГЭС и цепи водохранилищ на реке в пределах Украины был создан единый глубоководный путь. В результате проведённых на реках гидротехнических мероприятий значительно улучшились условия плавания речных судов. Увеличился удельный вес путей сообщения с береговыми сигнальными приспособлениями, которые обеспечивали безопасность судоплавания в ночное время.

Уровень механизации погрузочно-разгрузочных работ к 1970 г. возрос уже до 99,9 %⁵²⁹.

Интенсивно проходила дизелизация речных судов. В 1977 г. теплоходы и дизель-электроходы составили 99 % всего транспортного флота. В 1970—1980-е годы получили распространение перевозки грузов на судах типа «река — море» грузоподъёмностью от 2 до 5 тыс. тонн. Для перевозки угля и руды по Днепру использовались несамоходные баржи грузоподъёмностью 450—600 тонн. В 1984 г. речные суда Украины перевезли 41,3 млн тонн строительных материалов и цемента, 3,5 млн тонн каменного угля и кокса, 5,2 млн тонн руды⁵³⁰.

Скорые пассажирские линии обслуживались теплоходами на подводных крыльях типа «Ракета», «Восход», «Метеор» и «Комета», развивавшими скорость 60—75 км/ч и вмещавшими до 120 человек⁵³¹. В 1984 г. пассажирскими речными судами перевезено 25 млн человек.

Речной транспорт республики, включая порты, судостроительные, судоремонтные заводы и другие предприятия, а также учебные заведения подчинялись

⁵²⁸ Речной транспорт за 50 лет Советской власти. — М., 1967. — С. 291.

⁵²⁹ Экономика Советской Украины 1945—1975 гг. — Киев, 1975. — С. 285, 287. (30 мая 1956 г. было упразднено общесоюзное Министерство речного флота и были созданы республиканские министерства. На Украине было создано Главное управление Днепровского речного пароходства.)

⁵³⁰ Украинская Советская Социалистическая Республика : Энцикл. справ. ... С. 225—226.

⁵³¹ Історія народного господарства Української РСР. — Т. 3. Розвиток соціалістичної економіки в період будівництва і вдосконалення розвинутого соціалізму (1938—80-ті роки). Книга друга. Соціалістична економіка в 60—80-ті роки. — Київ, 1987. — С. 130—133; Речной транспорт за 50 лет Советской власти. — М., 1967. — С. 254.

Главному управлению речного флота при Совете Министров УССР. Протяжённость судоходных речных путей, эксплуатируемых в пределах республики, в 1984 г. составляла 4,8 тыс. км.

* * *

22 сентября 1948 г. Совет Министров СССР принял постановление о строительстве асфальтобетонной дороги Москва — Харьков — Симферополь. Это было необычайно ускоренное строительство. В нём участвовало население Харьковской, Днепропетровской, Запорожской и Херсонской областей. Только в последней декаде октября 1948 г. на стройке ежедневно работали 48 тыс. человек и 9450 подвод. К строительным работам были привлечены и немецкие пленные. В 1950 г. вся магистраль протяжённостью 1399 км и шириной проезжей части 7 м (а на участке Москва — Подольск — 12 м) была сдана в эксплуатацию. На трассе построили гостиницы, заправочные станции и станции техобслуживания, буфеты для проезжающих. Семь участников строительства удостоились Сталинской премии⁵³² 2-й степени. Через два года Главное управление шоссейных дорог НКВД успешно завершило строительство дороги Киев — Харьков — Ростов-на-Дону протяжённостью 957 км. Почти на всём протяжении трасса была проложена заново. От основной магистрали построили подъезды к Ворошиловграду, Пирятину, Хоролу, Полтаве, Шахтам и др. общей протяжённостью 102 км⁵³³.

60–80-е годы XX века стали временем интенсивного строительства на УССР новых автомобильных дорог с твёрдым покрытием. При этом особое внимание уделялось прокладке дорог в сельской местности. Пути сообщения на территории республики размещались неравномерно. Средняя плотность транспортной сети в Юго-Западном экономическом районе была в 1,4 раза выше, чем в Донецко-Приднепровском районе, и в 1,5 — чем в Южном⁵³⁴. Общая протяжённость дорог с твёрдым покрытием в 1984 г. составила 143,1 тыс. км. По юго-востоку УССР проходило две дороги всесоюзного значения: Москва — Харьков — Симферополь, Москва — Харьков — Славянск —

⁵³² Сталинские премии были учреждены Постановлением СНК от 20 декабря 1939 г. для поощрения «выдающихся работ в области науки и искусства, за лучшие изобретения и выдающиеся достижения в области военных знаний».

⁵³³ Дороги России. Исторический аспект. — М., 1996. — С. 136–137.

⁵³⁴ Історія народного господарства Української РСР. — Т. 3. Розвиток соціалістичної економіки в період будівництва і вдосконалення розвинутого соціалізму (1938–80-ті роки). Книга друга. Соціалістична економіка в 60–80-ті роки. — Київ, 1987. — С. 128.

Дебальцево — Ростов-на-Дону — Кавказ; и республиканские: Одесса — Киев, Киев — Днепропетровск — Донецк и др. Большое значение имели две межобластные дороги, связывавшие Донецк и Ворошиловград (через Снежное и Енакиеве), а также дороги Донецк — Днепропетровск через Красноармейск, Донецк — Таганрог, Артемовск — Старобельск, Горловка — Красный Лиман, Сватово — Меловое⁵³⁵.

Объём перевозок грузов в республике за период с 1966 г. по 1984 г. вырос в 2 раза. Автомобильный транспорт использовался преимущественно на близких расстояниях для доставки грузов и пассажиров к железнодорожным станциям, речным пристаням и морским портам. Автомобилями вывозили сельскохозяйственную продукцию, обслуживали торговую систему городов и сёл, обеспечивали снабжение сельских районов стройматериалами и минеральными удобрениями. Все города, многие посёлки и сёла автобусным сообщением были связаны с областными центрами. Автобусы, троллейбусы и трамваи — основной городской пассажирский транспорт.

В 1984 г. автомобильным транспортом в УССР было перевезено 4741 млн тонн грузов. За те же годы перевозки пассажиров автобусами выросли в 2,8 раза. Регулярные перевозки пассажиров автобусами в 1984 г. осуществлялись в 447 городах и посёлках городского типа. К 1986 г. автобусным транспортом обслуживалось 449 городов и посёлков городского типа Украины против 63 в 1940 г. Легковые таксомоторы (такси) перевозили пассажиров в 544 городах и посёлках городского типа⁵³⁶.

За период с 1950 по 1985 г. грузооборот автомобильного транспорта в УССР вырос больше чем в 20 раз. Автобусная сеть республики насчитывала в середине 1980-х годов 16,7 тыс. маршрутов длиной 1,1 млн км, в том числе в сельской местности — 9,5 тыс. маршрутов длиной 338 тыс. км. 99,5 % центральных усадеб колхозов и совхозов, 91,6 % сельских населённых пунктов обеспечивались регулярными автобусными сообщениями⁵³⁷.

Подготовка дипломированных специалистов для отрасли осуществлялась в автодорожных институтах, в том числе в Харькове (ХАДИ).

В 1958 г. ЦК КПСС и Совет Министров СССР приняли решение о производстве на Украине грузовых и легковых автомобилей. В 1959—1960 гг.

⁵³⁵ Экономика Донбасса... С. 89.

⁵³⁶ Украинская Советская Социалистическая Республика : энцикл. справочник. — Киев, 1987. — С. 226—227.

⁵³⁷ Радянська Україна 1917—1987. Соціально-економічний довідник. — Київ, 1987. — С. 99.

для этого были организованы Кременчугский автомобильный завод (на базе предприятия, выпускавшего комбайны), Запорожский автомобильный завод «Коммунар» (на базе предприятия по производству сельскохозяйственной техники), Мелитопольский моторный завод (в прошлом Дизелестроительный завод имени Микояна), Херсонский завод карданных валов. К выпуску запчастей для автомобилей приступили предприятия в Харькове, Мелитополе, Измаиле, Днепрпетровске и других городах.

В 1930-е годы в Кременчуге планировалось построить авиационный завод, но до войны не успели, а в 1945 г. на этом месте возвели цеха завода мостовых конструкций. В 1952 г. завод передали в ведение Минтракторсельмашу и переименовали в комбайновый. С 1956 г. приступили к выпуску комбайнов для уборки кукурузы. В 1958 г. завод стал автомобильным. Производство большегрузных автомобилей в Кременчуг было передано с Ярославского автомобильного завода, выпускавшего с 1959 г. только дизельные двигатели.

Завод в Кременчуге начал свою деятельность с выпуска машин повышенной проходимости КрАЗ-214. Их способность форсировать реки метровой глубины и взбираться на 58-градусные склоны высоко ценились военными. Первые машины назывались «Днепр», но название не закрепилось, и машины в дальнейшем именовались по заводу. Базовая модель послужила основой многочисленных модификаций, в том числе первых в СССР самосвалов, рассчитанных на перевозку 10 тонн груза. Этот выносливый грузовик экспортировался в 56 стран, в том числе для вооружённых сил стран Варшавского договора, Индии, Пакистана, Египта, Сирии, Ирана и Ирака⁵³⁸. В 1960–70-е годы Кременчугский завод выпускал авиационные топливозаправщики, лесовозы, транспорты для понтонных мостов, бортовые грузовики, в том числе в северном исполнении, седельные тягачи, крановое шасси и др. К 1984 г. завод в Кременчуге выпустил 500 тысяч грузовиков КрАЗ.

Инженерами-конструкторами Московского завода малолитражных автомобилей была разработана конструкция микролитражного автомобиля. Первые машины известной в СССР марки «Запорожец» (ЗАЗ-965) выехали из цехов нового завода уже в 1959 г. Хотя машина внешне напоминала Fiat, конструкторы учли особенности советских дорог. Колёса были 13-дюймовые, а дорожный просвет 200 мм. Для ускорения сроков начала производства на машину установили двигатель, предназначенный для военной машины повышенной

⁵³⁸ Канунников С. В. Отечественные грузовые автомобили. — Орел, 2018. — С. 325–357; Томпсон Э. Грузовые автомобили СССР: Полная история. — М., 2021. — С. 124–125, 198–207.

проходимости⁵³⁹. В дальнейшем для «Запорожца» разработали двигатель воздушного охлаждения. Такой двигатель был не только проще в производстве и эксплуатации, но и легче. При запуске в производство этой машины преследовалась цель — дать практичный массовый автомобиль по доступной цене основной массе советских трудящихся⁵⁴⁰.

В конце 1966 г. с конвейера запорожского завода «Коммунар» сошла новая машина ЗАЗ-966 (с 1972 г. — ЗАЗ-968) с мощностью двигателя 30 л. с., позволявшего довести скорость до 125 км/ч. Машина была полностью заводской разработкой. Выступающие на задних крыльях «уши» обеспечивали воздушное охлаждение нового двигателя мелитопольского завода. Машина экспортировалась в социалистические страны. На экспортный ЗАЗ-968Э (с 1972 г.) устанавливали фары, соответствовавшие международным стандартам безопасности, лобовое стекло типа триплекс, замок блокировки рулевой колонки и т. п.⁵⁴¹

В годы Великой Отечественной войны в Ворошиловграде был создан завод по ремонту автомобилей для шахт Донбасса. Предприятие неоднократно переименовывали (с 1946 г. — Центральные авторемонтные мастерские комбината «Ворошиловградуголь», с 1947 г. — Луганский государственный авторемонтный завод, с 1964 г. — Луганский автосборочный завод, с 1970 г. — Ворошиловградский автосборочный завод). С 1955 г. завод стал выпускать автобусы ПАЗ-651 (до 500 в год) для перевозки шахтёров. С 1965 г. в небольшом количестве выпускали микроавтобусы из стеклопластика «Старт», сконструированные на Северодонецкой авторемонтной базе. После перевода конструктора «Стартов» А. С. Антонова в Донецк была предпринята попытка возобновить производство этих микроавтобусов на Донецкой базе Главдонбасстроя под названием «Донбасс». Однако удалось выпустить всего десять машин.

В 1956 г. в Енакиево Донецкой области на базе Центральных авторемонтных мастерских Горловского автотранспортного комбината создали предприятие по капитальному ремонту двигателей, самосвалов и автобусов (Енакиевский авторемонтный завод). Постепенно на шасси ГАЗ-51А стали устанавливать кузова типа ПАЗ-651 и ПАЗ-652 для ритуальных услуг. В связи с прекра-

⁵³⁹ Томпсон Э. Легковые автомобили СССР: Полная история. — М., 2019. — С. 89–90.

⁵⁴⁰ Канунников С. В. Полная история автомобилей России и СССР. Легковые автомобили. Мотоколяски и особо малый класс / С. В. Канунников, М. А. Шелепенков. — Тула, 2022. — С. 174–193.

⁵⁴¹ Томпсон Э. Указ. соч. С. 203.

щением выпуска шасси ГАЗ-51А завод перешёл на шасси ГАЗ-52-01. Предприятие выпускало в месяц 220 машин (вахтовые пассажирские фургоны и катафалки)⁵⁴².

В 1945 г. во Львове было создано автосборочное предприятие по выпуску прицепов и фургонов. На заводе изготавливали передвижные автолавки, автокраны и даже электромобили. В 1949 г. завод был перепрофилирован для производства автобусов. Первые автобусы были разработаны конструкторским бюро завода под руководством В. В. Осепчугова, и для своего времени оказались весьма оригинальными и практичными. В 1956 г. первые автобусы сошли с конвейера, а в 1958 г. на Всемирной выставке в Брюсселе ЛАЗ-697 («Турист») был отмечен Почётным дипломом и Большой золотой медалью. Городской автобус ЛАЗ-695Б был рассчитан на перевозку 55 пассажиров (32 места для сидения). На его основе создан специальный автобус для доставки космонавтов к стартовому комплексу на Байконуре. Именно на таком доставили к ракете «Восток» первого космонавта Ю. А. Гагарина. Конструкторское бюро завода разрабатывало интересные варианты львовских автобусов. Некоторые из них были весьма удачны. Например, созданный в одном экземпляре автобус «Украина-67» получил на специализированной автобусной выставке во Франции в 1967 г. несколько призов: серебряную медаль за дизайн, Большой кубок и бронзовую медаль за маневренность и даже был отмечен Кубком Президента Франции. Однако основная продукция завода во Львове менялась мало и к Летним Олимпийским играм 1980 г. уже выглядела архаично⁵⁴³.

В 1960–1980-х годах львовские автобусы, наряду с импортными венгерскими «Икарсами», доминировали на дорогах Украины.

* * *

Восстановление из руин аэропортов республики началось уже в ходе освобождения Украины от фашистских захватчиков. 14 октября 1944 г. Государственный Комитет Обороны обязал «Аэрофлот» в четвёртом квартале провести первоочередные работы по восстановлению взлётно-посадочных полос и других инфраструктурных объектов. В Донецком аэропорту пришлось расширять

⁵⁴² Канунников С. Отечественные автобусы и троллейбусы. 1900–2000 гг. / С. Канунников, М. Шелепенков. — М., 2014. — С. 89–90, 110, 112.

⁵⁴³ Канунников С. Отечественные автобусы и троллейбусы. 1900–2000 гг. — С. 178–203.

территорию от обломков и хлама, засыпать воронки от бомб, прокладывать гравийные дороги, заново строить технические мастерские, помещения для техсостава. К концу 1944 г. в Ворошиловграде завершилось восстановление всех объектов аэропорта, необходимых для начала обслуживания гражданских самолётов. Были восстановлены аэропорт и ремонтные мастерские в Харькове. К концу войны действовали 37 внутриобластных воздушных линий. В основном использовались самолёты По-2 и С-2. К началу 1946 г. в основном завершилась перестройка работы ГВФ Украины для работы в мирных условиях⁵⁴⁴.

Летчики ГВФ Украины⁵⁴⁵ в первые послевоенные годы преимущественно эксплуатировали самолёты конструкции А. С. Яковлева Як-12М и Як-12А, рассчитанные на перевозку четырёх человек, включая пилота. На линиях республиканского значения до середины 1950-х годов летали самолёты Ли-2. Их экипажи выполняли много заданий по доставке срочных грузов для восстановления промышленности Украины: Харьковскому тракторному заводу, шахтам трестов «Донецкуголь» и «Артемуголь», заводам «Азовсталь» и Макеевскому металлургическому, перевозили запасные части к тракторам и т. д. В 1947 г. интенсивность воздушного движения и объём перевозок из Москвы в Киев, Харьков и Донецк увеличилась в 6–8 раз. В 1951–1952 гг. на Украине были открыты новые воздушные линии, в том числе: Киев — Николаев, Одесса — Донецк — Ростов-на-Дону, Киев — Одесса — Измаил и др. Были восстановлены курортные линии. Самолёты из столицы УССР летали в Минеральные Воды и Сочи, а из Херсона в Скадовск. Впервые начались ночные перевозки грузов и пассажиров из Киева в Москву, Одессу, Львов, Харьков, Донецк⁵⁴⁶. Их обслуживали самолёты Ил-12, а с 1950 г. — Ил-14, вмещавший 32–36 пассажиров. Он мог без посадки пролететь 1750 км со скоростью 320–350 км/ч.

В послевоенные десятилетия была значительно улучшена вся наземная инфраструктура авиации Украины. В начале V пятилетки вошёл в строй новый Киевский аэровокзал в Жулянах. В аэропорт была проложена асфальтированная дорога. По типовым проектам в 1950-х гг. были возведены аэровокзалы в Донецке, Львове, Харькове. В 1950 г. ГУ ГВФ для руководства воздушным движением на трассах и в зоне аэродромов ввело должность руководителя полётов, на которую назначались опытные пилоты. Во многих аэропортах мон-

⁵⁴⁴ Горяшко А. М. Указ. соч. С. 48; Ляховецкий М. Б. Указ. соч. С. 80–82, 86.

⁵⁴⁵ С 1952 г. управление получило новое название: «Украинское территориальное управление ГВФ».

⁵⁴⁶ Горяшко А. М. Указ. соч. С. 48–49.

тировались свето- и радиомаяки, радиопеленгаторы, командные радиостанции и другое современное оборудование, ремонтировались подъездные пути.

20 июня 1948 г. на аэродроме Жуляны руководители правительства и компартии Украины осмотрели самолёт Ан-2, разработанный в Киеве в молодом конструкторском бюро под руководством О. К. Антонова⁵⁴⁷. 6 сентября 1949 г. в небо поднялась первая серийная машина, которую стал выпускать Киевский авиазавод⁵⁴⁸. Биплан с мотором мощностью 1000 л. с. по всем показателям превосходил своего предшественника По-2. Изначально задуманный как сельскохозяйственный самолёт, Ан-2 быстро стал многоцелевым и выпускался в 16 различных гражданских и военных модификациях. Самолёт использовался в геологоразведке, лесном хозяйстве, скорой медицинской помощи и т. п. Среди них был Ан-2П — пассажирский. Самолёт брал на борт 10–12 человек и летел со скоростью 250 км/ч. Ан-2 стал основным самолётом местных воздушных линий.

В ноябре 1955 г. конструкторское бюро О. К. Антонова получило задание спроектировать и построить пассажирский самолёт, способный перевозить 100 человек и взлетать с грунтовых аэродромов. 7 марта 1957 г. с Киевского авиазавода поднялся самолёт Ан-10 «Україна» — моноплан с высоко расположенным крылом. Четыре турбовинтовых двигателя обеспечивали ему скорость 600 км/ч. Самолёт мог взлетать на трёх, а продолжать полёт на двух двигателях. Ан-10 был пассажирским вариантом военно-транспортного самолёта Ан-12, рассчитанного на перевозку 20 тонн груза на расстояние до 5700 км. Высокая степень унификации облегчала освоение производства этих машин⁵⁴⁹. Эксплуатационные испытания машины проводили лётчики Украинского управления ГВФ. Осенью 1958 г. первые самолёты Ан-10 появились в Киевском аэропорту. В 1959 г. он вышел на регулярные рейсы. 21 июля самолёт совершил перелёт с пассажирами из Киева в Москву, а на следующий день — в Симферополь. Со скоростью 655 км/ч. он перевозил пассажиров на расстояние 2850 км. Ан-10 обслуживал многие трассы в воздушном пространстве Украины. Точку в его биографии поставила катастрофа вблизи Харькова в 1972 г., в которой погибли 116 человек. Было принято решение о прекращении эксплуатации этой машины.

⁵⁴⁷ Конструкторское бюро ОКБ-153 по разработке транспортных и пассажирских самолётов было создано 31 мая 1946 г. на Новосибирском авиазаводе. Главным конструктором был назначен Олег Константинович Антонов, бывший сотрудник А. С. Яковлева. Первым самолётом ОКБ стал сельскохозяйственный самолёт СХА-1, получивший известность как Ан-2. (Соболев Д. А. Хроника советской гражданской авиации. 1941–1960 гг. — М., 2020. — С. 110.)

⁵⁴⁸ Горяшко А. М. Указ. соч. С. 52.

⁵⁴⁹ Соболев Д. А. Хроника советской гражданской авиации. 1941–1960 гг. ... С. 232.

Почти одновременно с Ан-10 в КБ С. В. Ильюшина был разработан четырёхдвигательный Ил-18. Самолёт был построен и испытан менее чем за полтора года. Он был призван заменить созданные во второй половине 1940-х годов поршневые Ил-12 и Ил-14. Новый самолёт Ильюшина брал на борт до 122 пассажиров. При проектировании Ил-18 основными критериями стали экономичность, безопасность и комфорт. На самолёте был установлен радиолокатор, позволявший обходить зоны грозовой активности. Это был первый отечественный самолёт, на котором применялось автоматизированное пилотирование на всех этапах полёта. На Ил-18 были установлены 22 высших мировых рекорда, а на международной выставке в Брюсселе в 1958 г. он был удостоен золотой медали. Регулярные полёты Ил-18 начал в 1959 г. и прослужил на авиалиниях более 40 лет. Этот самолёт занял заметное место на трассах Украинского управления ГВФ.

В 1957 г. ОКБ О. К. Антонова получило задание разработать новый пассажирский турбовинтовой самолёт для местных линий. 20 октября 1959 г. экономичный и комфортабельный самолёт Ан-24 совершил свой первый испытательный полёт. На Ан-24 впервые в мировой практике авиастроения применили клеесварные соединения дюралюминиевых деталей. Исключение огромного количества заклёпок позволило значительно уменьшить аэродинамическое сопротивление и повысить прочность фюзеляжа. Самолёт брал на борт 32 пассажира и мог перевезти их на расстояние 870 км со скоростью 475 км/ч. Первый пассажирский рейс состоялся 31 октября 1962 г. по трассе Киев — Херсон⁵⁵⁰. В дальнейшем Ан-24 обслуживали 20 воздушных линий, в том числе: Кривой Рог — Ворошиловград — Минеральные Воды. Он летал в Черкассы, Измаил, Жданов, Скадовск и др. города. Это был самый массовый самолёт украинских авиалиний. Он полностью заменил Ил-14 и Ли-2. Самолёт постоянно модернизировался, и к началу 1970-х Ан-24 брал на борт 44 пассажира и мог перевезти их на расстояние до 1000 км⁵⁵¹. Ан-24 был одним из самых востребованных самолётов благодаря способности совершать посадку на небольшие аэродромы, в том числе грунтовые. Он в течение четверти века обеспечивал треть пассажирооборота в стране.

За 1959—1965 гг. перевозки пассажиров в УССР возросли в 3,8 раза, грузов — в 7,1 раза⁵⁵².

⁵⁵⁰ Ляховецкий М. Б. Указ. соч. С. 102—103; Технический прогресс в машиностроении Украинской ССР... С. 145.

⁵⁵¹ Соболев Д. А. Указ. соч. С. 32—33.

⁵⁵² Ляховецкий М. Б. Указ. соч. С. 109.

В январе 1960 г. новый реактивный пассажирский самолёт Ту-104 совершил первый технический рейс в небе Украины, перелетев из Москвы в Симферополь. 11 июля 1961 г. Ту-104 вылетел по маршруту Одесса — Куйбышев — Новосибирск — Иркутск — Хабаровск — Владивосток. Новый самолёт потребовал других, более длинных взлётно-посадочных полос. Авиаторы Украины создали необходимые условия для его эксплуатации⁵⁵³. Летом 2 октября 1962 г. начались регулярные полёты Ту-104 по маршруту Одесса — Тбилиси.

В 1958 г. начались полёты на вертолётной линии, соединившей Симферополь с Ялтой. Вертолёты Ми-4 также летали в Феодосию и Судак. За первые пять лет эксплуатации линии было перевезено 250 тыс. человек⁵⁵⁴.

Небольшой размер взлётно-посадочной полосы аэропорта в Жулянах вынудил Главное управление ГФВ принять в 1959 г. решение о строительстве в столице УССР нового аэропорта. Спустя шесть лет под Киевом открылся уникальный по своим архитектурным решениям Бориспольский аэровокзал, рассчитанный на обслуживание 1600 пассажиров в час. Ранее в 1962 г. принципиально новый аэровокзальный комплекс открылся в Одессе. За годы Х пятилетки было построено свыше 10 аэровокзалов, в XI пятилетке — новые аэровокзалы в Кривом Роге, Николаеве, Полтаве, Херсоне и Черкассах; завершено строительство и реконструкция взлётно-посадочных полос в Хмельницком, Ворошиловграде, Львове, Запорожье и др.

В начале 1962 г. в распоряжении Украинского управления Гражданского воздушного флота находилось 25 самолётов Ан-10, 41 Ли-2, 11 Ил-12, 287 Ан-2, 240 Як-12, 55 L-200 «Морава» (ЧССР), 83 «Супер Аэро-45» и «Аэро-145» (ЧССР), а также вертолёты Ми-1, Ми-4, Ка-15, Ка-18⁵⁵⁵. К концу 1960-х годов основные перевозки пассажиров на Украине осуществляли самолёты Ту-104, Ил-14, Ил-18 и Ан-24. В 1968 г. на линии вышел самолёт Ту-134, в 1969 г. — Як-40. Самолёт Ту-134 выпускался в Харькове и базировался в Бориспольском и Харьковском авиапредприятиях. Самолёт эксплуатировался на линиях средней протяжённости. Он брал на борт 32 пассажира. Як-40 с 1970 г. летал из Одесского, Днепропетровского, а с 1972 г. — Кировоградского аэропортов. На смену Як-40 пришёл Як-42, рассчитанный на перевозку 120 пассажиров на расстояние до 2 тыс. км. За годы IX и X пя-

⁵⁵³ Ляховецкий М. Б. Указ. соч. С. 98–99.

⁵⁵⁴ Горяшко А. М. Указ. соч. С. 53.

⁵⁵⁵ Соболев Д. А. Хроника советской гражданской авиации. 1941–1960 гг. — М., 2020. — С. 264–265, 282, 312; Соболев Д. А. Хроника советской гражданской авиации. 1961–1991 гг. — М., 2022. — С. 25.

тилеток были построены или реконструированы новые взлётно-посадочные полосы, позволившие в Борисполе принимать самолёты Ил-62, в Донецке и Днепропетровске — Ту-154. После реконструкции Симферопольского аэропорта с 1982 г. он мог принимать самолёты Ил-62 и Ил-86. Аэропорты Винницы, Запорожья, Львова, Ворошиловграда, Кривого Рога готовились к приему самолётов Ту-154⁵⁵⁶.

29 апреля 1974 г. принял пассажиров новый аэровокзал Днепропетровска. Это был крупный авиаузел. Ежедневно отсюда вылетали 80 самолётов. Пропускная способность аэровокзала 700 пассажиров в час. Второй этаж был отдан для ожидающих полёта пассажиров. В их распоряжении — кафе, смотровая площадка, телевизоры. 17 августа 1975 г. открыл двери новый аэровокзал в Донецке. Он мог принимать и отправлять до 1000 пассажиров в час. Тарифы на авиаперелёты вполне были сопоставимы с билетами на пассажирские поезда⁵⁵⁷.

Таблица 5

Маршрут	Стоимость билета на самолёт, руб.	Стоимость поездки на поезде, руб.
Киев — Сочи	28	22 р. 20 к.
Киев — Симферополь	19	16 р. 70 к.
Минеральные Воды — Киев	28	21 р. 10 к.

В конце 1970-х годов самолёты из Киева летали в Белград, Берлин, Братиславу, Будапешт, Бургас, Бухарест, Варну, Варшаву, Вену, Дюссельдорф, Париж, Прагу, Софию. Чаще всего самолёты летали в Берлин (7 рейсов в неделю), и в Варшаву (6 раз в неделю). 6 августа 1979 г. Украинское управление гражданской авиации организовало полёт самолёта Ту-154 между Лондоном и Симферополем⁵⁵⁸.

В связи с необходимостью перевозок на дальние расстояния крупногабаритных грузов возникла необходимость в создании особо тяжёлого транспортного самолёта. Конструирование новой машины было поручено КБ О. К. Антонова. В 1965 г. Ан-22 совершил свой первый полёт. Взлётная масса нового самолёта достигала 250 тонн. Он отнял у Ту-114 славу самого большого в мире.

⁵⁵⁶ Горяшко А. М. Гражданская авиация Украины. — Киев, 1982. — С. 63, 67–68, 76–79; Історія народного господарства Української РСР. — Т. 3. Розвиток соціалістичної економіки в період будівництва і вдосконалення розвинутого соціалізму (1938–80-ті роки). Книга друга. Соціалістична економіка в 60–80-ті роки. — Київ, 1987. — С. 133.

⁵⁵⁷ Соболев Д. А. Хроника советской гражданской авиации. 1961–1991 гг. — М., 2022. — С. 216.

⁵⁵⁸ Там же. С. 239, 241.

Прилёт «Антея» в Париж на международную авиавыставку стал сенсацией. Ан-22 мог перевезти 80 тонн груза на расстояние 5 тыс. км. В пассажирском варианте он мог взять на борт 750 человек. В 1967 г. на нём было установлено 15 мировых рекордов. Среди них был рекордный подъём груза массой 100,4 тонны на высоту 7848 м. Он был побит только в 1983 г. другой антоновской машиной. «Антей» стал первой в мире широкофюзеляжной машиной.

В 1978 г. началась эксплуатация лёгкого транспортного самолёта Ан-72АТ, созданного специально для применения в условиях Крайнего Севера. Он позволял перевозить 52 пассажира на расстояние 2750 км или до 10 тонн груза на расстояние 950 км. Самолёт оснащён бортовым погрузочным устройством и лебёдкой для погрузки/выгрузки несамходной колёсной техники. Вход и выход пассажиров осуществлялся через грузовую рампу, дополненную откидным трапом. Переоборудование самолёта могло осуществляться силами самого экипажа менее чем за 2 часа. Это единственный в мире самолёт такого класса. Его развитием стал созданный в Киеве конструкторами КБ О. К. Антонова самолёт Ан-74. Важным преимуществом был короткий разбег при взлёте — не более 800 м с грунтового аэродрома, а длина пробега после посадки всего 450 м. Самолёт выпускался Харьковским авиазаводом с 1989 г.⁵⁵⁹

24 декабря 1982 г. совершил свой первый полёт тяжёлый транспортный самолёт Ан-124, разработанный в ОКБ О. К. Антонова в Киеве. Эксплуатация машины началась в 1987 г. Произведено 25 экземпляров. Самолёт мог поднять груз весом от 100 до 150 тонн. Ранее в июле 1985 г., подняв груз весом 171219 кг на высоту 10750 м, самолёт установил мировой рекорд.

21 декабря 1988 г. первый полёт совершил разработанный в том же ОКБ Ан-225 «Мрия». Это самый большой самолёт в мире за всю историю гражданской авиации. В марте 1989 г. он совершил полёт, в котором было побито сразу 110 мировых авиационных рекордов, что само по себе — мировой рекорд. Самолёт предназначался для транспортировки космического корабля «Буран». Ан-225 мог поднять груз весом до 250 тонн и при этом взлетать и садиться на существовавших аэродромах.

Гражданская авиация использовалась как санитарный транспорт, для аэрофотосъёмки, в борьбе с лесными пожарами, занималась разведкой рыбных косяков, оказывала большую помощь сельскому хозяйству. В 1984 г. авиационно-химические работы в сельском хозяйстве СССР охватили 18,8 га. Для этих

⁵⁵⁹ Соболев Д. А. Указ. соч. С. 221. (В 1987–1988 гг. самолёт установил 7 мировых рекордов.)

целей использовались специально оборудованные самолёты Ан-2 и вертолёты Ми-2 и Ка-26⁵⁶⁰.

В 1945 г. на заводе № 478 Наркомата авиационной промышленности в Запорожье было создано опытно-конструкторское бюро по разработке новых и модернизации прежних авиадвигателей. В 1946 г. здесь был разработан первый в мире поршневого двигателя воздушного охлаждения для вертолётов. К концу 1980-х годов Запорожское производственное объединение «Моторостроитель» имени Великой Октябрьской социалистической революции производило турбореактивные, винтовентиляторные, турбовинтовые и турбовальные двигатели практически для всех самолётов и вертолётов, производившихся в СССР.

Среди союзных республик УССР имела самую разветвлённую сеть воздушных линий. Протяжённость линий местного значения составила в середине 1970-х годов 78,4 тыс. км⁵⁶¹. О масштабах и темпах развития авиационного транспорта свидетельствуют такие данные: если в 1965 г. из аэропортов Украины было отправлено 5,4 млн пассажиров, то в 1980 г. — 12 млн. В 1984 г. на УССР приходилось 11,2 % пассажирских и 15,3 % грузовых (включая почту) перевозок гражданской авиации СССР. Общая протяжённость авиалиний Украинского управления гражданской авиации в 1984 г. составила 64 тыс. км. Они связывали УССР со 150 городами Советского Союза и 17 городами зарубежных стран. Местная сеть воздушных линий связала почти 400 населённых пунктов⁵⁶².

* * *

К концу 1980-х годов Украина была одной из немногих республик, где получили развитие все основные отрасли народного хозяйства. Она являлась крупнейшим индустриальным центром СССР.

Общий объём капитальных вложений в транспорт и связь УССР вырос с 2,7 млрд руб. в VI пятилетке до 12,6 млрд руб. в XI пятилетке (рост в 4,7 раза). При этом основные капиталовложения направлялись на развитие современных видов транспорта — воздушного, трубопроводного и автомобильного. Доля железнодорожного транспорта в общих капиталовложениях

⁵⁶⁰ Украинская Советская Социалистическая Республика : Энцикл. справ. ... С. 227.

⁵⁶¹ Экономика Советской Украины 1945–1975 гг. — Киев, 1975. — С. 292.

⁵⁶² Украинская Советская Социалистическая Республика : Энцикл. справ. ... — С. 227; История Украинской ССР. Т. 10... С. 309.

в транспорт сократилась до 25,4 % в 1961–1979 гг. против 44,4 % в 1951–1960 гг. Эксплуатационная длина железных дорог, что находились на территории УССР, за период 1961–1985 гг. выросла на 1,6 тыс. км, или на 7,6 %. Увеличение провозной и пропускной способности произошло в основном за счёт строительства вторых колёй и двухколейных вставок, замены паровой тяги электрической и тепловозной. Доля электрифицированных железных дорог выросла с 7,1 % в 1960 г. до 33,5 % в 1985 г.; оснащённых тепловозной тягой — соответственно с 3,8 % до 66,5 %⁵⁶³. Общая протяжённость автодорог сократилась на 31,3 %, но за счёт более рационального прокладывания местных с твёрдым покрытием и грунтовых дорог. Количество автодорог с твёрдым покрытием за период 1961–1985 гг. увеличилось с 20,1 % до 89,5 %.

Динамика развития путей сообщения в УССР за 1960–1985 гг.

Таблица 6

Пути сообщения (тыс. км)	1960	1965	1970	1975	1980	1985	1985 в % к 1960
Железные дороги	21,1	21,7	22,1	22,3	22,6	22,7	107,6
В том числе электрифицированных	1,5	3,6	5,3	6,6	7,1	7,6	506,7
на тепловозной тяге	0,8	8,8	11,9	14,5	15,4	15,1	1887,5
Автодороги	236,2	236,1	223,5	173,8	163,2	162,3	68,7
В том числе с твёрдым покрытием	47,4	67,2	90,8	116,7	133,7	145,2	306,3
Речные	4,8	4,9	4,8	4,5	4,9	4,9	102,1
В том числе с освещаемой обстановкой	3,0	2,9	4,0	3,9	4,3	4,2	140,0

Источник: Історія народного господарства Української РСР. — Т. 3. Розвиток соціалістичної економіки в період будівництва і вдосконалення розвинутого соціалізму (1938–80-ті роки). Книга друга. Соціалістична економіка в 60–80-ті роки. — Київ, 1987. — С. 126–127.

⁵⁶³ Історія народного господарства Української РСР. — Т. 3. Розвиток соціалістичної економіки в період будівництва і вдосконалення розвинутого соціалізму (1938–80-ті роки). Книга друга. Соціалістична економіка в 60–80-ті роки. — Київ, 1987. — С. 122–123, 125.

**Динамика перевозок грузов транспортом
общего пользования (млн тонн) в 1960–1985 гг.**

Таблица 7

Вид транспорта	1960	1965	1970	1975	1980	1985	1985 в % к 1960
Железнодорожный	504,0	663,0	795,0	976,0	981,0	1024,0	203,2
Морской	19,8	29,0	38,2	45,9	47,1	57,7	291,4
Автомобильный	167,8	2362	3058	4057	4392	4722	281,4
Речной	12,8	17,4	27,3	42,3	51,3	56,7	443,0
Воздушный	0,09	0,15	0,2	0,25	0,27	0,27	300,0

Источник: Історія народного господарства Української РСР. — Т. 3. Розвиток соціалістичної економіки в період будівництва і вдосконалення розвинутого соціалізму (1938–80-ті роки). Книга друга. Соціалістична економіка в 60–80-ті роки. — Київ, 1987. — С. 188–189.

В целом с установления Советской власти на Украине (1917 г.) и до начала политики «перестройки» (1986 г.) объём транспортных перевозок на железнодорожном транспорте увеличился в 18 раз, речном транспорте — в 33 раза, автомобильном транспорте — в 1517 раз⁵⁶⁴. Транспортная сеть Украины являлась неотъемлемой и наиболее развитой частью транспортной системы СССР.

⁵⁶⁴ Радянська Україна 1917–1987. Соціально-економічний довідник. — Київ, 1987. — С. 96.

Вместо заключения

ВОЗВРАЩЕНИЕ В РОДНУЮ ГАВАНЬ

Распад Советского Союза стал, по словам Президента Российской Федерации В. В. Путина, «геополитической катастрофой» XX столетия. Миллионы русских, украинцев, белорусов и людей других национальностей оказались разделёнными государственными границами. Рухнули десятилетиями и даже веками формировавшиеся экономические связи. По свидетельству генерал-полковника Л. Г. Ивашова⁵⁶⁵, принимавшего непосредственное участие в многочисленных переговорах между делегациями стран СНГ, именно позиция руководства Украины не позволила создать Объединённые вооружённые силы Содружества, Объединённую систему ПВО, эффективную систему коллективной безопасности СНГ, Банк СНГ, единое экономическое пространство. Практически по всем интеграционным процессам у украинских руководителей и их делегаций было особое мнение, и оно заключалось, по словам Ивашова, «в ревностном отношении к любой российской интеграционной инициативе». Российская сторона, ради удержания Украины «в поле дружбы и влияния», часто соглашалась с украинскими поправками в проекты документов, но в итоге Киев их всё равно не подписывал.

Украинские власти с обретения независимости в 1991 г. неуклонно проводили курс на свёртывание отношений с Россией, всячески подчёркивали различия между нашими странами. Достаточно вспомнить книгу второго Президента Украины Л. Д. Кучмы «Украина — не Россия»⁵⁶⁶, которая отразила господствующие настроения в украинской элите. По словам Кучмы, у двух стран разные исторические судьбы, национальный опыт, самоощущение, культура, а также различные отношения с географическим и геополитическим пространством. Фактически автор стремился доказать, что украинский и русский народы не имеют ничего общего, а украинцы несравненно лучше, талантливей русских. Поэтому страна неслучайно постепенно скатывалась в радикально националистическое состояние. Поэтому ещё в 2014 г. Л. Г. Ивашов предостерегал от иллюзий, что основная часть населения Украины не поддерживает захвативших

⁵⁶⁵ Генерал-полковник Л. Г. Ивашов в 1990-е годы работал секретарём Совета министров обороны государств Содружества Независимых Государств, а с 1996 г. занимал должность начальника Главного управления международного военного сотрудничества Министерства обороны РФ.

⁵⁶⁶ Кучма Л. Д. Украина — не Россия. — М., 2003.

власть в Киеве последователей бандеровцев: «Это не так: подавляющее большинство украинского населения — против России, против возвращения Крыма в её состав, против Путина. Это не фантазии, это реальность»⁵⁶⁷.

Экономический курс Украины на евроинтеграцию и сворачивание отношений с Россией негативно сказались на всей транспортной инфраструктуре.

Следует напомнить, что транспортная сеть Украины и России в течение нескольких веков формировалась как единое целое, а в Советском Союзе тем более развивалась в рамках единого, взаимосогласованного народнохозяйственного плана. Распад СССР привёл к ликвидации этого комплекса как единой и взаимосвязанной системы.

После 1991 г. за рубежом остались крупные, подчас единственные на территории бывшей единой страны заводы транспортного машиностроения. Например, единственный завод, выпускавший электрички для всей страны, остался в Латвии, магистральные грузовые электровозы — в Грузии, а магистральные тепловозы — на Украине. На украинских машиностроительных предприятиях изготавливался специальный подвижной состав железных дорог, в том числе уникальные платформы для перевозки тяжёлых негабаритных грузов. На территории бывших республик Советского Союза оказалось производство всех самосвалов большой грузоподъёмности, мощных тягачей для мобильных установок межконтинентальных баллистических ракет, микроавтобусов и малолитражных автомобилей. Крупнейший завод по производству автобусов остался на Украине. Там же было сконцентрировано проектирование и производство двигателей для морских судов и вертолётов. В приморских городах Украины были сосредоточены крупнейшие в СССР судостроительные предприятия, на которых была построена большая часть торгового флота Советского Союза и основа океанского военно-морского флота СССР. В Киеве находилось единственное в СССР конструкторское бюро тяжёлой транспортной авиации, создавшее крупнейшие в мире транспортные самолёты Ан-124 «Руслан» и Ан-225 «Мрия». На авиастроительных заводах собирались самые массовые самолёты гражданской авиации.

Наиболее крупные предприятия республики в Советском Союзе финансировались из союзного бюджета, находились в подчинении профильных министерств в Москве. «Незалежной» Украине многие из этих предприятий оказались просто не нужны. Лишившись стабильного финансирования и огромного общесоюзного рынка сбыта продукции, они постепенно прекратили суще-

⁵⁶⁷ *Ивашов А.* Украина и будущее России // Новороссия. Восставшая из пепла / Предисл. и сост. С. Н. Плеханова. — М., 2014. — С. 123–124.

ствование. Были объявлены банкротами с описанием и продажей имущества для погашения долгов Черноморский судостроительный завод, Николаевский судостроительный завод, судостроительный завод «Океан», Херсонский судостроительный завод⁵⁶⁸ и др. Остановили производство Львовский автобусный завод и авиазавод в Киеве. Пал жертвой разрыва экономических связей с Россией и другими республиками бывшего СССР Одесский завод тяжёлого краностроения имени Январского восстания. Этот список можно продолжать.

Украине достался практически весь сухогрузный и пассажирский флот Черноморского-Азовского бассейна, паромная переправа в Болгарию (Ильичевск — Варна), все крупные морские порты, кроме Новороссийского. Россия лишилась придунайских портов и возможности беспрепятственного доступа к водному пути Центральной Европы, множества морских паромных переправ, перевозивших в едином государстве многочисленные грузы для РСФСР. В южном бассейне были потеряны производственные мощности по перегрузке светлых нефтепродуктов, мазута, химических наливных грузов, зерна, руды, угля.

Лишившись пассажиров, Черноморское пароходство стало избавляться от пассажирских судов. Был продан флагман советского пассажирского флота, легендарный лайнер «Иван Франко». Такая же судьба постигла и другие суда этой серии: «Тарас Шевченко», «Шота Руставели». Они были проданы на металлолом. Суда научного флота, гордость Советского Союза, распродавались на металлолом, поскольку оказались ненужными независимым республикам бывшего СССР. Так, на утилизацию в Индию ушли уникальные корабли: научно-исследовательское судно Академии наук СССР «Академик Сергей Королёв» и входившее в состав командно-измерительного комплекса космического флота СССР «Космонавт Юрий Гагарин». Черноморское пароходство избавлялось и от судов океанского промысла. В 1995 г. на металлолом в Турцию были проданы китобойная база «Советская Украина» и другие суда.

Серьёзные изменения произошли в организации внешнеторгового судоходства. Например, суда Новороссийского, Черноморского и Балтийского пароходств фактически прекратили перевозки на Кубу, а также на Дальний Восток. Украинскому Черноморскому пароходству в этом не было необходимости, а Балтийскому и Новороссийскому не хватало судов для обслуживания этих линий. Немало моряков России и Украины уехали на работу за границу — на суда под флагами Греции, Кипра, Гондураса, Либерии.

В результате распада СССР европейская часть России фактически превратилась во внутриконтинентальную, полуизолированную территорию. Лишив-

⁵⁶⁸ «Океан» возобновил деятельность как судоремонтное предприятие.

шись ценных приморских прибрежных территорий и акваторий на Азовском, Балтийском и Чёрном морях, Россия оказалась в зависимости от транзитных стран, получивших возможность устанавливать режим пропуска и перевозки российских грузов и пассажиров по своей территории к морским портам и сухопутным границам со странами Европейского союза. Хорошо известен бесконечный шантаж украинских властей по вопросам базирования российского Черноморского флота в Севастополе, газовому транзиту в Европу, проходу торговых судов через Керченский пролив и т. д.

На нескольких участках российские железные дороги, в своё время создаваемые как составная часть общесоюзной железнодорожной сети, оказались разорваны территориями новых независимых государств. Например, стык Юго-Восточной и Северо-Кавказской железных дорог России (станция Зоариновка) находился на территории независимой Украины. 26 км железнодорожной линии, соединявшей Ростов-на-Дону с центром России, находились на территории Украины. В СССР большинство пассажирских и грузовых поездов в направлении Кавказа шли на юг через Курск, Харьков и Донбасс. После распада СССР Украина ввела на границе с Россией пограничный контроль и таможенный досмотр. Для их выполнения были введены длительные остановки поездов на пограничных станциях. Поскольку это вызывало неудобства, пришлось перевести движение поездов на менее технически подготовленную для этих целей линию через Ряжск и Лихую. С 1991 г. между двумя странами неоднократно велись переговоры по разработке нормативно-правовой базы, которая бы регламентировала все вопросы организации движения пассажирских и грузовых поездов на участке Россось — Чертково — Миллерово, но без какого-нибудь практического результата.

В связи с предстоящими Олимпийскими играми в Сочи в ОАО «Российские железные дороги» (РЖД) разрабатывался проект строительства скоростной магистрали к Черноморскому побережью. Первоначально был выбран так называемый «курский ход», исходивший из ожидаемого большого пассажиропотока. Для обхода Украины планировалось построить новую линию Прохоровка — Гартмашевка протяжённостью 375 км. По финансовым соображениям этот проект был отложен.

Летом 2013 г. на заседании научно-технического совета РЖД обсуждался проект новой магистрали протяжённостью 1549 км, которая должна была пройти через Тулу и Воронеж к городу Шахты. От этого населённого пункта новая железная дорога должна была идти к Ростову-на-Дону и Краснодару, минуя территорию Украины. Однако новая реальность очень скоро скорректировала эти планы.

Государственный переворот в Киеве в феврале 2014 г. вызвал естественный протест населения на юге и юго-востоке Украины. В Крыму местные органы власти организовали 17 марта референдум о статусе полуострова и по его результатам провозгласили суверенитет Республики Крым. 18 марта Российская Федерация подписала Договор о вступлении Республики Крым в состав России.

Протестное движение против отстранения законно избранного Президента Украины и его правительства охватило и другие территории Украины. В Харькове и Одессе оно было жестоко подавлено силами милиции и спецслужб при активном участии националистических организаций и граждан, сочувствовавших новым украинским властям. В ответ на это в Донецкой и Луганской областях стало формироваться вооружённое ополчение, провозгласившее Донецкую и Луганскую народные республики. Националистическая власть в Киеве направила на их подавление вооружённые силы.

Благодаря героической обороне ополченцев Славянска 11 мая в республиках удалось провести референдумы с простым вопросом: «Поддерживаете ли Вы акт о государственной самостоятельности». Получив положительный ответ, руководство ДНР и ЛНР повели линию на установление прочных связей с Российской Федерацией. 22 мая 2014 г. в Донецке было объявлено о создании общественного политического движения «Новороссия». Так это понятие снова вошло в политический лексикон.

Военные действия на территории Донбасса привели к обстрелам территории России. Дальнейшее прохождение единственной железнодорожной линии, связывавшей центр страны с Кавказом через территорию Украины, становилось опасным. Уже в 2014 г. правительство выделило 100 млн руб. для разработки проектной документации на новую линию Журавка — Миллерово⁵⁶⁹. Этот участок протяжённостью 137,5 км был в ускоренном порядке построен при участии подразделений Железнодорожных войск Вооружённых Сил Российской Федерации. Регулярное движение грузовых поездов было открыто 20 сентября 2017 года, а с 15 ноября началось движение пассажирских поездов.

В связи с начатой киевскими властями блокады Крымского полуострова Президентом России В. В. Путиным была поставлена задача в кратчайший срок соединить полуостров с Таманью мостовым переходом. Работы по проектированию и строительству выполнило ООО «Стройгазмонтаж». Уже в апреле 2015 г. началось создание временных технических сооружений. По существу,

⁵⁶⁹ Пока гром не грянул, обход Украины не строили // Транспорт. — 2015. — № 3. — С. 50–53.

проектирование и начало строительных работ шло параллельно. Крупнейший автомобильный и железнодорожный мост через водную преграду в Европе был построен в рекордно короткий срок. Автомобильное движение было открыто по автодорожному мосту 15 мая 2018 г., а по железнодорожному мосту — 23 декабря 2019 г.

В феврале 2015 г. в Минске, в так называемом «нормандском формате», президенты Российской Федерации, Франции, Украины и канцлер Германии согласовали комплекс мер, призванных положить конец военному противостоянию на юго-востоке Украины. Однако киевские власти, как оказалось, и не собирались выполнять соглашения в Минске⁵⁷⁰. Бывший Президент Французской Республики и бывший канцлер Германии позже признались, что они лишь давали передышку Украине для подготовки её армии, к решению вопроса с непризнанными республиками военным путём. В этой ситуации политическое руководство России приняло решение о проведении на Украине специальной военной операции по защите населения Донбасса от агрессивной политики киевского режима.

30 сентября 2022 г. в состав Российской Федерации вошли Донецкая и Луганская народные республики, а также Запорожская и Херсонская области. Историческая справедливость восторжествовала, несмотря на многолетнее нахождение этих регионов в составе другого государства. Пророссийская ориентация Донбасса не ослабла и не иссякла, и его реинтеграция в состав России после событий 2014 года на Украине стала неизбежной. Что и продемонстрировали события последнего времени.

⁵⁷⁰ Большая Российская энциклопедия. Т. 32... С. 743.

ФОТО ИЗ ЛИЧНОГО АРХИВА АВТОРА



Автобус из Львова



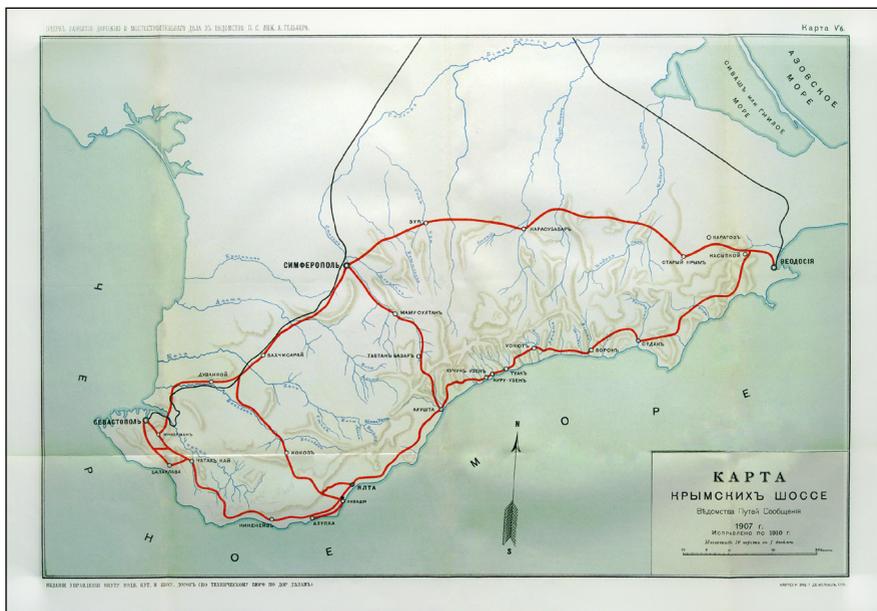
Вокзал в Ясиноватой



Железнодорожный вокзал Одессы



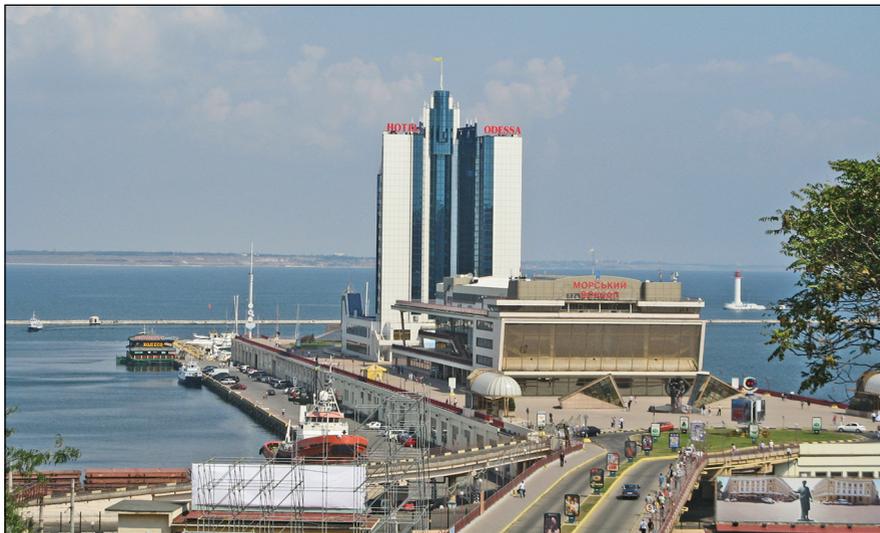
Знак ведомства путей сообщения, 1830



Карты автодорог Крыма, 1907



Мариуполь. Порт и заводы



Морской вокзал Одессы



Первый серийный тепловоз СССР



Шлюзы Днепрогэса



ФД Луганского завода

ОБ АВТОРЕ

Сенин Александр Сергеевич — доктор исторических наук, профессор кафедры истории государственных учреждений и общественных организаций Историко-архивного института Российского государственного гуманитарного университета (РГГУ). Специалист в области отечественной истории первой четверти XX века. Сфера научных интересов: государственный аппарат, государственная служба, военная экономика Российской империи; история ведомства путей сообщения XIX–XX вв.

Автор 720 работ, в том числе 19 монографий и учебных пособий. Среди них:

- Московский железнодорожный узел. 1917–1922 гг. — М., 2004;
- Министерство путей сообщения в 1917 году. — 2-е изд., перераб. и доп. — М., 2009;
- Железнодорожный транспорт России в эпоху войн и революций (1914–1922 гг.). — М., 2009;
- Железнодорожная администрация Советской России в годы Гражданской войны. — М., 2015;
- Транспорт Советского Союза и Российской Федерации во второй половине XX столетия. — М., 2022.

Один из авторов коллективного исследования «История Новороссии», удостоенного Национальной премии «Лучшие книги и издательства года — 2017».

Научное издание

Сенин Александр Сергеевич

**ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА
СЕВЕРНОГО ПРИЧЕРНОМОРЬЯ И ПРИАЗОВЬЯ
В XIX–XX ВЕКАХ**

Исторический очерк

Дизайн обложки: *М. Ю. Маяков*

Корректурa: *И. А. Птицын*

Компьютерная верстка: *О. В. Клюшenkova*

Российский научно-исследовательский институт
культурного и природного наследия имени Д. С. Лихачёва
129366, Москва, ул. Космонавтов, 2
E-mail: info@heritage-institute.ru