

УДК 625.1(470-13)(091)

**ГУМЕНЮК А. Ю.**

м. Ялта

## ІСТОРІЯ СТВОРЕННЯ ТА ЗНАЧЕННЯ ПЕРШОЇ ЗАЛІЗНИЦІ У КРИМУ

*Стаття присвячена історії будівництва та використання першої на Кримському півострові залізниці на паровій тязі збудованій союзниками за часів Кримської війни 1853–1856 років*

*Ключові слова: залізниця, Балаклава, транспортування, шляхи сполучення*

**Постановка проблеми.** Залізничний транспорт вважається чи не найважливішим та найдоступнішим видом для перевезення пасажирів і транспортування вантажу. І хоча офіційно вважається що історія залізниць в Україні розпочинається з 1861 р., саме з моменту прибуття з Перемишля до Львова пасажирського поїзда під назвою «Ярослав», під час Кримської війни англійські інженери збудували у Балаклаві залізницю для полегшення штурму Севастополя, яка була на 6 років раніше.

**Аналіз джерел.** Історіографія з цього питання представлена працями наступних авторів: Аннет М. Б. Мікін у своїй книзі «Россия. Путешествия и исследования» наводить дані щодо будівництва дороги, кількості будівельних матеріалів які для цього використовувалися; Аплаксін Б. у своїй статті «Крымская южнобережная железная дорога» лише згадує про будівництво цієї дороги, наводячи її основні характеристики; Іванов В. Б. у своїй книзі «Балаклава 2500 лет: от Одисея и Дианы до наших дней» приділяє залізниці частину однієї з глав, у якій він описав хід будівництва дороги, частково історію її використання; Іщенко І. у своїй статті «Дорога из «Бездны отчаяния» (из истории первой железной дороги в Крыму)» описує враження приватних осіб від будівництва цієї залізниці, її користь для військ та ін.; Самсонов В. присвятив цьому питанню свою брошуру «Английская железная дорога в Балаклаве в эпоху Крымской войны», у якій він детально описує причини будівництва, хід та історію використання цієї залізниці; Тархов С. у своїй книзі «Первый в Крыму. История трамвайного и троллейбусного сообщения в Севастополе» присвячує питанню залізниці кілька сторінок, де він описує історію створення залізниці, її гілок, додає карту дороги. Щоденна

газета Російської імперії «Северная пчела» інколи повідомляла про окремі випадки, що траплялися на залізничних гілках під Балаклавою.

**Виклад основного матеріалу.** Доки трималася суха погода дороги Криму були легко прохідними та доступними для мандрів та транспортування вантажів. Але з настанням осінніх дощів та непогоди, ситуація радикально змінювалася, доступними ставали лише деякі гірські дороги, які використовувалися ще з часів античності, а більшість інших ставали не доступними для використання. З цією проблемою зіткнулися союзні війська, мобільність яких під Севастополем була серйозно порушена. Пірогов М., ще на початку війни писав, що у листопаді 1854 року на подолання шляху від Севастополя до Сімферополя (67 верст) були необхідні 2 дні; а у грудні на це витрачалося 2 тижні. Доставка одного хворого від Севастополя до Сімферополя обходилася у 9 рублів, це не беручи до уваги витрат на продовольство. Болото на дорозі було таким, що пара волів яких запрягли в мажару могла везти тільки одну бомбу [8, с. 3 – 4].

Англійці, які звикли до обладнаних шляхів, бачачи такий стан доріг, зазнали, принаймні шоку. Член парламенту Дуглас який побував у Криму у середині грудня був вражений, коли на його очах матрос намагався йти по дорозі, а його високі чоботи влипли у багнюку і спадали з ніг.

Перевозити вантаж на колесах було неможливо. 13 грудня представник казначейства Тревеліан доповів, що віз з вантажем вагою приблизно 1400 фунтів (близько 35 пудів) не міг бути доставлений у табір союзників, хоча для його транспортування задіяли 10 коней. Доводилося використовувати в'ючний спосіб, а це знижало працездатність ко-

ней на 2/3, оскільки робоча худоба могла везти вантаж 600 фунтів, а нести на собі – не більше 2 фунтів. Надмірна робота і нестача корму призвели до сильного падіння худоби. Окрім цього і погоничі не витримували труднощів праці під дощем і в багнюці. Серед них почалися масові хвороби та дезертирство. Вони ховалися на іноземних суднах, які приходили до Балаклави і втікали з Криму. У наслідок погіршення шляхів сполучення, ускладнилося і постачання армії на позиціях перед Севастополем. Довелося зменшити видачу продуктів солдатам. У кінці листопада перестали видавати цукор, каву та чай. У грудні солдати подекуди зовсім не отримували харчів. При цьому Балаклава була завалена продуктами харчування та іншими необхідними для фронту речами.

Союзники не вживали заходів для доставки продуктів на військові позиції. У результаті цього, груди продуктів звалені прямо на брудних вулицях Балаклави, почали гнити. І тільки тоді, коли сморід від гнилих овочів унеможливив життя союзників, їх скинули у море. Теплий одяг, мав прибути на пароплаві «Принц», що затонув на вході у Балаклавську бухту під час бурі 14 листопада і солдати обходилися без зимового обмундирування та взуття до середини січня, коли вдалося розгнати нові поставки [8, с. 6 – 7].

Зважаючи на цю складну ситуацію з транспортом англійці створили проект дерев'яної дороги від Балаклави до позицій союзних військ, але військовий міністр герцог Ньюкастельський підняв питання про будівництво залізниці і приступив до підготовки матеріалів. Англійський уряд пішов на згоду з приватною фірмою Peto, Breaststroke & Co відомою спорудженням доріг у різних частинах світу. Фірма погодилася побудувати рейсову колію від Балаклави до передової за собівартістю, яка становила на той час 135000 фунтів-стерлінгів [8, с. 10]. Будівництво дороги доручили відомому англійському інженеру Дж. Батті [9, с. 9].

2 грудня 1854 року у центральних англійських газетах фірма Peto, Breaststroke & Co розмістила оголошення, у якому запрошувалися робітники різних спеціальностей: теслі,

ковалі, землекопи і т. д. їхати в Крим для робіт під керівництвом приватних інженерів, які не знаходилися на державній службі.

У січні 1855 року з Англії виїхали перші групи робітників на спорудження залізниці. Загалом експедиція складалася з 500 робітників, головного інженера, трьох його помічників, головного адміністратора, лікаря і чотирьох фельдшерів.

За наказом головнокомандувача англійських експедиційних військ лорда Раглана, 200 солдатів розпочали зносити будівлі у районі Балаклавської бухти, щоб очистити місце для експедиції що прибувала та її вантажу. Каміння від розібраних будівель зносилося до лінії майбутнього залізничного полотна [8, с. 11].

Підприємці Peto, Breaststroke & Co за власний кошт доправили в Крим усе необхідне для роботи, серед необхідного реманенту, була, навіть, пристань для розвантаження людей та вантажу.

Кожен землекоп, тесляр і т. д. окрім заробітної плати і продовольства отримував спецодяг, роздача якого відбувалася у день відплиття з Англії, перед посадкою на корабель. На кожні 6 чоловік видавалася переносна кухня, а на 40 – палатка з брезентової матерії [8, с. 12].

В очікуванні матеріалів почали розбудовувати і чистити вулиці у Балаклаві. На протязі січня 1855 року з Англії були доставлені: 1800 тонн рейок; 6000 шпал 300 тонн дощок, багато моторів, кранів, вагонеток, вагонів-платформ та інше. Для транспортування цих вантажів знадобилося 23 судна [1, с. 205; 8, с. 14].

8 лютого почалося будівництво дороги. В околицях Балаклави лежав шар рихлої землі товщиною 15–18 дюймів; після дощу вона робилася м'якішою за заново розорений ґрунт. Тому спочатку споруджували основну кам'яну постіль. Поверх неї укладали шпали, до яких прикріплювали рейки. Всі робочі були розділені на групи по 60 чоловік. У день половина групи укладала шпали та рейки, а вночі, інша половина засипала їх баластом із каменю та землі. Нічна робота проводилася при світлі особливих жаровень на високих ніжках [8, с. 15].

Про швидкість роботи можна судити по тому, що за 10 днів на головній вулиці Балаклави, де починалася дорога уклали 50 ярдів рельсового шляху (близько 50 метрів) і підготували до укладки рейок ділянку шляху до церкви с. Кадикоя, це сталося 19 лютого, а до 23 лютого до нього вже був прокладений готовий рейсовий шлях по якому доставлялися перші вантажі. Впродовж доби будувалося до  $\frac{1}{4}$  милі шляху, включаючи спорудження малих мостів через струмки, малі насипи і виїмки для вирівнювання полотна. Очевидець подій згадував: «Балаклавська залізниця пролягає, вже через Кадиковку до головного облогового депо, на відстані 0,5 милі, почалися роботи для продовження цієї лінії до Остарського хутора, де головна квартира командуючого облоговим корпусом генерала Форса» [3, с. 132 – 133; 5, с. 269].

Про темп роботи можна судити ще за наступним прикладом: привезена з Англії машина для забивання паль вивантажена з корабля на набережну Балаклави вечором. До ранку її по частинам доставили на місце, де через струмок, який впадає в бухту будувався міст і зібрана там, а до вечора палі забили і будівництво мосту закінчили [3, с. 132 – 133].

На початку лютого з Англії доставили два локомотиви. Передбачалося що вони будуть возити потяги, але крутизна схилів не дозволяла цього зробити. Тоді обидва потяги поставили у верхній частині найбільш крутих підйомів як стаціонарні двигуни. Вони приводили до руху барабани з канатами, які утворювали собою замкнене коло. За допомогою цих канатів на підйом витягувалися навантажені вагони.

У зв'язку з тим, що на квітень союзники запланували бомбардування Севастополя, англійці вирішили збільшити довжину залізниці. Це було необхідно для підвозу снарядів та воєнного спорядження до батарей та дивізіонів які знаходилися на плато між Сапун-Горою і Хомутовою балкою. Для цього у кінці березня стали продовжувати полотно залізниці до станції стаціонарних паровозів, далі до казарми на плато і до Воронцовської дороги. Уся лінія від Балаклави до Воронцовської дороги мала довжину 7 миль. На плато у ра-

йоні хутора Лукомського дорога ділилася на дві гілки – головна гілка довжиною у 1 милю вела до Воронцовської дороги, інша йшла на захід, до III та IV дивізіонів і облогових батарей. Ця ділянка дороги обслуговувала друге бомбардування міста Севастополя союзницькими військами 9 – 19 квітня [9, с. 12].

Велика частина коней, які працювали на залізниці, була привезена з Англії. Кожен з англійських коней заміняв трьох коней турецьких чи чорноморських порід. Але невдовзі з'ясувалося, що мули більш придатні для робіт на залізниці та приведення в рух потягу і швидко звикали ходити по шпалах [4, с. 122].

Але, як і на будь-якій залізниці, на ній траплялися нещасні випадки. Так у травні 1855 р. під час руху поїзду сталася аварія через поломку гальм. Багато пасажирів через сходження вагонів з колії, отримали поранення і контузії [6, с. 586].

У червні було здійснено нове бомбардування Севастополя і залізні дороги знову використовувалися для підвозу снарядів, амуніції, та транспортування поранених союзників з передової у Балаклаву.

У липні для функціонування дороги замовили нові паровози, 130 вагонів та 40 машиністів. Вони прибули до Балаклави морем і використовувалися для будівництва нової гілки від Кадикоя на схід до військового табору сардинців на Воронцовському шосе. Цю сардинську гілку повністю добудували у листопаді 1855 року. Звідти до Балаклави почали ходити паровози типу «Old Crow». Французи також хотіли побудувати свою гілку від казарми до Камишової бухти, але цей проект так і не реалізували [9, с. 12].

У серпні 1855 року під час бурі окремі ділянки шляху були просто змиті водою, дерев'яна основа, на якій були закріплені рейки зсунулася. Крім цього, коні які приводили до руху вагони, на окремих ділянках шляху просто тонули у землі, що уповільнювало, а інколи й унеможливило транспортування вантажів [7, с. 918].

Загалом за період бойових дій по залізниці перевозилося по 250–300 тонн вантажів щоденно. У грудні 1855 року на залізниці працювало 4 паровози, 3 стаціонарні парово-

зи – машини, 190 вагонів 215 коней, 17 мулів. Поїзд відходив з Балаклави кожну годину з 7 до 19 і доставався першої стаціонарної станції паровоза за 48 хвилин [9, с. 12].

Французький священик Макс Рейхард, який відвідав Балаклаву 1 грудня 1855 року, дивувався тому, що: «кожен предмет на залізниці рухається розмірено, у строгому порядку. Витончені локомотиви англійської армії перетинають долину, та якою б тимчасовою не була ця залізниця, вона відіграє величезну роль; саме по ній армія постачається боеприпасами» [4, с. 122].

Загалом за період воєнних дій довжина полотна залізниці складала 16 кілометрів. У травні 1856 року залізницю союзники розібрали та відвезли до Туреччини [2, с. 34; 9, с. 12].

**Висновки.** Слід зазначити, що будівництво системи залізничних колій які вели від Балаклави до Севастополя мало лише тактичне значення для військ союзників, але воно показало те, що за допомогою її можна значно полегшити задачі постачання військ, переміщення з передової лінії фронту поранених солдат у тиллові шпиталі.

Будівництво системи такої складності як залізниця на ворожій території зайвий раз продемонструвало високий рівень технічної

оснащеності союзників, та відставання у цьому напрямі промисловості, а звідси й армії Російської імперії.

#### **Список використаних джерел**

1. Аннет М. Б. Микин. Россия. Путешествия и исследование (Лондон, 1906) (отрывок) / М. Микин, Б. Аннет. // Историческое наследие Крыма. — 2006. — № 16. — С. 190—223
2. Аплаксин Б. Крымская южнобережная железная дорога / Б. Аплаксин // Крым. Журнал общественно научный и экскурсионный. — 1929. — № 1(9). — С. 33—86.
3. Иванов В. Б. Балаклава 2500 лет: от Одисея и Дианы до наших дней Историческая летопись. 2е издание, дополненное / В. Б. Иванов — Севастополь, 2010 — 552 с.
4. Ищенко Н. А. Дорога из «Бездны отчаяния» (из истории первой железной дороги в Крыму) / Н. А. Ищенко // Пилигримы Крыма. Осень-99 «Путешествия по Крыму, путешественники о Крыме» Материалы IV Крымской Международной научно-практической конференции. Том 2. Крым, Симферополь, 16-17 октября 1999 г. — Симферополь: Крымский архив, 2000. — С. 119 — 123.
5. Новости заграничья // Северная пчела. — 1855. — №53. — С. 269
6. Новости заграничья // Северная пчела. — 1855. — №113. — С. 586
7. Новости заграничья // Северная пчела. — 1855. — №174. — С. 918
8. Самсонов В. И. Английская железная дорога в Балаклаве в эпоху Крымской войны / В. И. Самсонов — Севастополь, 1931. — 19 с.
9. Тархов С. А. Первый в Крыму. История трамвайного и троллейбусного сообщения в Севастополе / С. А. Тархов. — Севастополь, 1998. — 300 с.

**ГУМЕНЮК А. Ю.**

#### **ИСТОРИЯ СОЗДАНИЯ И ЗНАЧЕНИЕ ПЕРВОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ В КРЫМУ**

*Статья посвящена истории строительства и использования первой на Крымском полуострове железной дороги на паровой тяге, построенной союзниками во времена Крымской войны 1853–1856 годов.*

*Ключевые слова: железная дорога, Балаклава, транспортировка, пути сообщения.*

**GUMENUK A.**

#### **THE HISTORY OF CREATION AND MEANING OF THE FIRST RAILROAD IN THE CRIMEA**

*This article is devoted to history of creation and functioning of the first railroad on steam draft in the Crimea. It was constructed by the British staying on the peninsula*

*Keywords: railroad, Balaklava, transportation, railways*

Стаття надійшла до редколегії 3.07.2014