

УДК 9.908

**ТРАНСПОРТНАЯ ОТРАСЛЬ Г. СЕВАСТОПОЛЬ ПЕРЕД НАЧАЛОМ
ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ**

Остапенко П.В.

студент,

ФГАОУ ВО «Севастопольский государственный университет»,

Севастополь, Россия

Дмитриева В.В.

к.и.н., доцент,

ФГАОУ ВО «Севастопольский государственный университет»,

Севастополь, Россия

Баранов А.Г.

к.э.н., доцент,

ФГАОУ ВО «Севастопольский государственный университет»,

Севастополь, Россия

Аннотация. В статье исследуется состояние транспортной отрасли г. Севастополь перед началом Великой Отечественной войны. Характеризуется развитие трамвайного, морского, автобусного и промышленного транспорта. В результате исследования, было установлено, что транспортная отрасль Севастополя на протяжении всего своего существования пережила множество изменений. В довоенный период она стремительно развивается, увеличивая свои объемы, но к 1941 г. наблюдается постепенное снижение показателей. Также отмечено, что городские власти уделяли вопросам развития транспортной отрасли Севастополя большое внимание, что повышало качество жизни населения, а также усиливало городскую экономику.

Исследование выполнено при финансовой поддержке РФФИ и Правительства Севастополя в рамках научного проекта № 20-49-920006 «Город Севастополь в годы Великой Отечественной войны: историко-экономический анализ».

Ключевые слова: транспортная отрасль, трамвай, катер, автобус, город Севастополь, довоенный период, Великая Отечественная война.

***TRANSPORTATION SECTOR OF SEVASTOPOL
BEFORE THE GREAT PATRIOTIC WAR STARTS***

Ostapenko P.V.

student,

Sevastopol State University,

Sevastopol, Russia

Dmitrieva V.V.

PhD in History, Associate Professor,

Sevastopol State University,

Sevastopol, Russia

Baranov A.G.

PhD in Economic, Associate Professor,

Sevastopol State University,

Sevastopol, Russia

Abstract. The article examines the state of the transport industry in Sevastopol before the start of the Great Patriotic War. The development of tram, sea, bus and industrial transport is characterized. As a result of the study, it was found that the transport industry of Sevastopol has undergone many changes throughout its existence. In the pre-war period, it experienced rapid development, increasing its volume, but by 1941 there was a gradual decline in indicators. It was also noted that

Дневник науки | www.dnevniknauki.ru | СМИ Эл № ФС 77-68405 ISSN 2541-8327

the city authorities paid great attention to the development of the transport industry in Sevastopol, which improved the quality of life of the population, and also strengthened the city's economy.

The research was funded by RFBR and the government of Sevastopol, project number 20-49-920006 «The city of Sevastopol during the Great Patriotic War: a historical and economic analysis».

Keywords: transport industry, tram, boat, bus, Sevastopol, pre-war period, Great Patriotic War.

В довоенные годы транспортная отрасль Севастополя была представлена широким спектром различных видов транспорта. В качестве общественного транспорта использовали автобусы, трамваи, а также катера (т.к. это был быстрый способ добраться из одной точки города в другую, ввиду необычного рельефа и географического положения). Также использовалась промышленная техника: трактора, комбайны и самосвалы.

В сфере общественного транспорта был крайне популярен такой вид транспорта как трамвай. История развития трамвая в Севастополе начинается еще с конца XIX столетия. Электрический трамвай был построен бельгийским акционерным обществом и открыт в сентябре 1898 г. Сеть его линий сначала охватывала только центральную часть города, но в 1909-1912 гг. были построены линии и на окраины. Трамвай не работал в 1919-1921 гг. из-за нехватки топлива на электростанции. В 1924-1926 гг. была проложена междугородняя трамвайная линия Севастополь – Балаклава. В 1930-е гг. намечалась перешивка узкой колеи на широкую и прокладка троллейбусных линий. Во время второй героической обороны города в 1941-1942 гг. трамвай работал, но в последние месяцы обороны трамвайные линии были почти полностью разрушены. К сожалению, после освобождения города в 1944 г. трамвай восстановлению не подлежал, и вместо него было решено проложить троллейбусные линии [3, 43].

Проезд на трамвае стоил не очень больших денег, что делало его общедоступным для всех слоев населения. Например, в 1925 г. проезд от пристани III Интернационала до улицы Кази стоил 5 коп., от улицы Рыбной до угла улиц Восставших и Карла Маркса (Большой Морской) – тоже 5 коп., а по всей линии – 8 коп. Участок от института Физических методов лечения им. И.М. Сеченова до Графской пристани при этом работал, но в 1931 г. лежавшие на пристани III Интернационала (ныне площадь Нахимова) рельсы были разобраны. В 1929 г. был произведен ремонт закруглений на линии [5, 109].

На данном рисунке можно увидеть схему трамвайного маршрута 1929 г. (рис. 1) [5, 110].

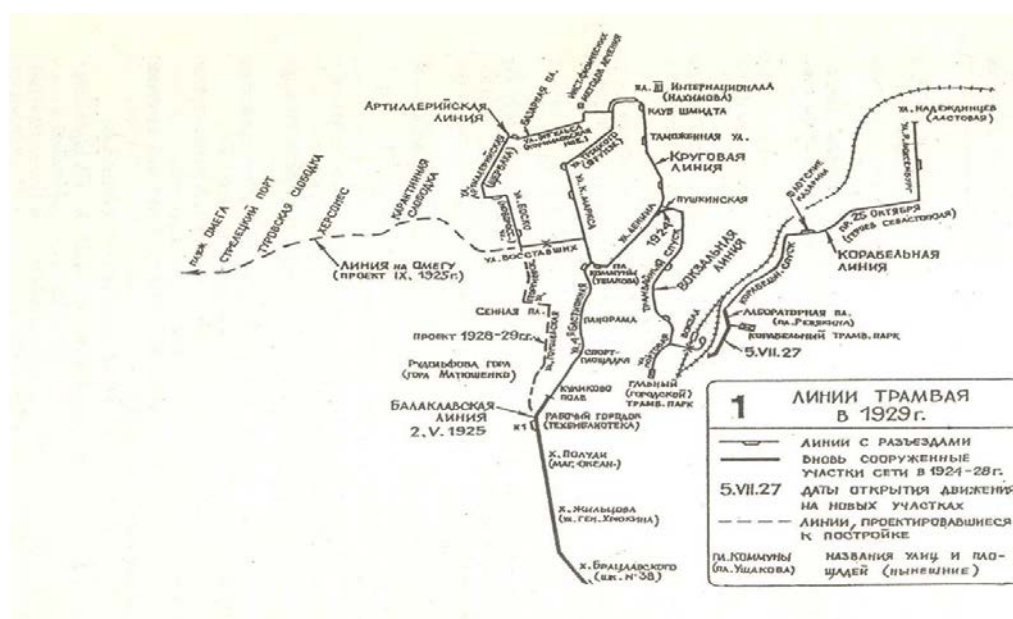


Рис.1 – Схема движения трамвая в г. Севастополь в 1929 г.

Из-за изношенности рельс и контактной сети движение вагонов было прекращено в октябре 1934 г. Капитальный ремонт линии с полной сменой рельс был произведен летом 1935 г. – весной 1936 г. и движение от института им. И.М. Сеченова через Базарную площадь и улицу Щербака до угла улицы Боско открылось в конце сентября, а по всей линии до жилкомбината – в октябре 1935 г.

По этой линии ездили главным образом посетители главного базара города, а также жители Артиллерийской и Карантинной слободок, посетители городской больницы, жители Рудольфовой горы.

Планом реконструкции трамвая 1934-1935 гг. предусматривалась перешивка путей на широкую колею, но уже по проекту 1938 г. линию намечено было перенести на соседние улицы, а по кольцу города пустить троллейбусы.

В 1937-1938 гг. на линию были выпущены большие трамвайные вагоны типа «Х» б/у из Тбилиси, которые заменили здесь все старые бельгийские вагоны. В марте-апреле 1937 г. в виде пробы по линии ходили только в одном направлении – против часовой стрелки. Круговая трамвайная линия работала почти весь период обороны города в 1941-1942 гг. [4, 3].

На данной таблице можно увидеть основные показатели работы трамвая в 1931-1940 гг. (таблица 1).

Таблица 1 – Показатели работы трамвая в г. Севастополь за 1931 – 1940гг.

годы	длина путей (км)	число вагонов	число моторных вагонов	число прицепных вагонов	перевезено пассажиров
1931	29,8	46	34	12	19 375 400
1932	29,8	48	37	11	18 832 370
1933	29,8	49	37	12	16 677 500
1934	29,8	49	37	12	14 249 610
1935	29,8	49	37	12	12 408 400
1936	29,8	44			15 176 296
1937	22,1	44	33	11	15 758 529
1938	29,5	48	36	12	17 847 190
1939	29,5	43	33	10	19 440 035
1940	29,5	33	33		17 845 000

Из таблицы видно, что некоторые данные по 1936 г. и 1940 г. отсутствуют. К сожалению, как уже упоминалось выше, источников по данной

теме крайне мало. Из-за тех бедствий, что обрушились на Севастополь в 1941 г. многие архивные документы были либо утеряны, входе вывоза их с территории города, либо уничтожены. Сделано это было с той целью, чтобы у врага не было возможности воспользоваться стратегически важной информацией о расположении транспортных путей.

Также, для города был важен еще один вид транспорта – катер. В связи с необычным географическим расположением, как уже было указано ранее, жителям отдаленных районов города было бы слишком затратно добираться до центра на автобусах, это занимало большое количество времени, и было достаточно дорого. Поэтому, лучшим решением данной проблемы был морской транспорт (катера и морские трамваи).

Правда, из-за нехватки горючего тарифы на проезд часто росли. Так с 3 января 1933 г. вновь повысился тариф за проезд на катерах на Северную сторону – до 15 коп. и Инкерман – до 35 коп.; с января 1934 г. – на 5 копеек на Экипажеской и Корабельной линиях. В 1932 г. морские трамваи перевезли 6917,2 тыс., в 1933 г. – 6392,9 тыс. пассажиров; в этом последнем году было перевезено на Северную сторону 2132,1 тыс., на Корабельную – 1850,4 тыс., в Инкерман – 1930,6 тыс. и по Каменно-Экипажеской – 2910,7 тыс. чел. [3, 43].

В 1934 г. поступил еще один катер б/у. В июле 1935 г. возобновилось движение катеров в Учкучевку. В 1935 г. катера перевезли 5737,5 тыс., в 1936 г. – 5202,0 тыс., в 1937 г. – 7515,0 тыс., в 1938 г. – 7114,5 тыс. пассажиров [3, 44].

В декабре 1936 г. было открыто движение катеров до Инкермана с заходом в Аполлонову балку и КрымГРЭС, причем в Инкермане линия была продлена по устью Черной речки до шоссевого моста.

В конце 1937 г. пароходство располагало 7 моторными и 2 паровыми катерами, 9 пристанями; основными линиями были – Северная, Корабельная, Голландия и Инкерман.

Катера также выполняли специальные перевозки рабочих на крупные стройки, расположенные по берегам бухт. В 1938 г. пароходство было

выделено в отдельный трест, директором которого стал Д.Г. Стукалов. В 1939 г. на линию в среднем выходили 7 катеров из 9; на обслуживании стройки КрымГРЭС работал один катер. В 1940 г. наряду с городскими катерами еще работали ялики.

Развитие автотранспорта в Севастополе происходило медленно, но стабильно. В конце 1930 г. акционерное общество «Крымкурсо» было ликвидировано. Все его автобусы были отданы севастопольскому отделению «Союзтранса». В мастерских «Союзтранса» в Севастополе в 1930-х гг. собирали автобусы «Форд» и АМО-4.

6 октября 1934 г. было открыто движение одного 16-местного автобуса ГАЗ-АА из города (от остановки Красная площадь) на Рудольфову гору. В декабре 1934 г. по получении еще трех автобусов «Трансэлектро» открыло движение автобусов на Карантинную и Туровскую (Вакуленчука) слободки до Херсонеса; в Татарскую слободку (Петрова), а также от причала Северной стороны через Любимовку, Бельбек и Мамашай до Качи. С 1 января 1935 г. по городу стали курсировать три такси. В начале 1935 г. в городе работало 5 автобусов ГАЗ. В 1934 г. они перевезли 83,1 тыс., в 1935 г. – 493,7 тыс. пассажиров. Это говорит о стремительном развитии транспортной отрасли в Севастополе [2, 34].

11 марта 1936 г. трест «Трансэлектро» открыл автобусную линию от театра им. Луначарского на Корабельную сторону (до угла улиц Р. Люксембург и Рабочей), а с 24 марта по линии на гору Матюшенко (бывшую Рудольфову) пустили второй автобус.

В июне 1936 г. в Севастополе было 400 автомобилей и 151 мотоцикл. 29 сентября 1936 г. «Трансэлектро» передал все свои 6 автобусов вновь созданному «Автотресту» (бывшему «Союзтрансу»), который теперь стал ответственным за организацию автобусного сообщения в городе.

В феврале 1937 г. на Красной площади была открыта городская автостанция, откуда отправлялись все междугородние и внутригородские

автобусы. В этом же месяце на Балаклаву пустили 5 автобусов, так как трамвайная линия была закрыта на ремонт. В апреле 1937 г. ежедневно на ЮБК уходило 25 автобусов. В мае 1937 г. открылась ведомственная автобусная линия до СевГРЭС, до этого туда ходил один автобус ГАЗ-АА. В 1937 г. по городским маршрутам было перевезено 361 тыс. пассажиров, а по междугородним – 723,3 тыс. пассажиров [5, 115].

В августе 1938 г. на линию Севастополь – Симферополь и Севастополь – Ялта вышли 6 многоместных легковых автомобилей ЗИС-10. В конце 1938 г. из-за поломок автобусов и разбитых дорог многие городские линии были закрыты (на гору Матюшенко, в слободку Вакуленчука). В 1938 г. автобусы перевезли по городу 383,2 тыс., по трассе – 799 тыс. пассажиров [5, 116].

По состоянию на 1 июля 1939 г. в Севастопольском отделении «Крымавтогужтреста» состояло 7 автобусов ГАЗ-АА и 17 ЗИС. В январе 1939 г. завод шампанских вин организовал движение одного автобуса для обслуживания жителей Инкермана. 3 автобуса имел дом отдыха «Фиолент» и 2 автобуса Херсонесский музей. В 1939 г. автобусы перевезли по городу 2 085 тыс., в 1940 г. – 1 728,8 тыс. пассажиров (спад в перевозках объяснялся закрытием города весной 1939 г.) [5, 117].

По данным на 1 января 1941 г. севастопольская автотранспортная колонна состояла из 22 автобусов, в т.ч. 5 ГАЗ-АА, 5 ЗИС-5 и 8 ЗИС-16, 4 АМО 3-4. Один автобус ЗИС-16 на 32 места, стал курсировать в начале 1941 г. по линии Севастополь-Балаклава.

Теперь рассмотрим развитие промышленного транспорта в городе. В народно-хозяйственном плане Севастополя на 1940 г. отмечалось: «Ресурсы местного сырья в г. Севастополь ни в коей мере не обеспечивают нормальной и бесперебойной деятельности предприятий. Кроме того, одной из главнейших проблем производственных планов явилось отсутствие транспорта, как для обеспечения завоза сырья, так и вывоза готовых изделий.

Это положение еще больше усугубилось, начиная с августа 1939 г., т.е. с момента прекращения отпуска Госпланом Крыма для местных потребителей горючего, каковое осталось и по сей день.

Для обеспечения выполнения программы 1940 г. необходимо принять самые решительные меры по обеспечению транспортом промышленных предприятий города, обратив при этом особое внимание на предприятия, связанные с заготовкой сырья/дикорастущих плодоягод, овощей и т.п., имеющих сезонный характер» [1, 12].

Из описанного можно сделать вывод, что 1940 г. оказался для города куда сложнее предыдущего. Во многом это вызвано нехваткой топлива, но также стоит учесть нехватку рабочих рук.

На данной таблице мы можем наблюдать основные показатели по промышленному транспорту за 1940 г. в сравнении с 1939 г. (таблица 2).

Таблица 2 – Промышленная техника в совхозах Севастопольского района (1939-1940 гг.)

Показатели	Единица измерен.	Совхоз № 10 треста прир.хоз-в Новая земля			Совхоз № 14 прир.хоз-в Инкерман			Совхоз им. С.Перовской НКГА		
		1939	1940	1940 в % к 1939	1939	1940	1940 в % к 1939	1939	1940	1940 в % к 1939
Число тракторов на конец года	единиц	3	3	100	5	5	100	5	5	100
Их мощность	Л.С.	90	90	100	150	150	100	180	180	100
Число комбайнов на конец года	единиц							1	1	100
Число грузовых автомашин на конец года	единиц	2	2	100	3	4	134	12	10	84

Анализируя данные таблицы можно сделать вывод, что некоторые показатели не только остались прежними, но и вовсе упали по сравнению с предыдущим годом.

Также наблюдалось и снижение зарплат на предприятиях у работников. Рассмотрим это на примере артели «Красный транспортник» (таблица 3):

Таблица 3 – Заработная плата работников артели «Красный транспортник» (1939-1940 гг.)

Среднегодовая зарплата на 1 раб. (руб.)			Среднегодовая выработка на 1 раб. (руб.)		
1939	1940	1940 к 1939 в %	1939	1940	1940 к 1939 в %
5004	4482	89,5	17794	15800	88,7

Видно, что показатели снижаются. Дефицит топлива, нехватка рабочих рук, а также транспорта. Как следствие, происходит очередное обострение продовольственной ситуации 1939/1940 гг. В объяснительной записке городской плановой комиссии отмечалось, что «доступ колхозных товаров и продуктов очень ограничен, а местный товарооборот и розничная торговая сеть ни в коей мере не удовлетворяет возросшую потребность населения» [1, 12].

Подводя итоги, отметим, что транспортная отрасль г. Севастополь на протяжении своего существования пережила множество изменений. Она прошла стремительное развитие, год за годом, увеличивая свои объемы. Ближе к 1941 г. наблюдается постепенное снижение показателей, а после начала Великой Отечественной войны и вовсе предстояли огромные трудности. Но, не смотря, на все объективные и субъективные обстоятельства, можно отметить, что городские власти уделяли большое внимание развитию транспортной отрасли Севастополя, что повышало качество жизни населения, а также усиливало городскую экономику.

Библиографический список:

1. ГАГС (Государственный архив города Севастополя). Ф. Р-359. Оп.1. Д.708. Л.12.
2. ГАГС. Ф. Р-359. Оп.1. Д.4. Л.34.
3. ГАГС. Ф. Р.-79. Оп.1. Д.763. Л.43-47.
4. ГАГС. Ф. Р-359. Оп.1. Д.2. Л.3.
5. Тархов С.А. Первый в Крыму: История трамвая и троллейбуса в Севастополе / С. А. Тархов. – Севастополь: НПЦ «ЭКОСИ-Гидрофизика», 1998. – 360 с.

Оригинальность 97%