



ЧОРНОІВАНЕНКО
Інна В'ячеславівна,
кандидат історичних наук,
викладач кафедри історії України
та методики викладання,
Херсонський державний університет
(м. Херсон)

ПРОЕКТ «ЗАЛІЗНИЧНА СТАНЦІЯ СКАДОВСЬК» : ЕТАПИ НАУКОВОГО ВИВЧЕННЯ

У статті проаналізовано наукові дослідження, що стосуються втілення проекту «Скадовська залізнична станція». Показано, що розвідки проводилися вже відомими на той час інженерами та науковцями Російської імперії в 1895–1915 рр. Доведено, що ініціювання та оплату цих робіт (експедиції, що організовували відомчі органи він підтримував лише частково) проводив засновник порту Скадовськ С. Б. Скадовський. Автор наголошує, що проведення залізничної лінії на Скадовськ було економічно вигідним не лише його власнику, а й прищвидшило розвиток південноукраїнського регіону в цілому.

Ключові слова: залізнична станція «Скадовськ», Південна Україна, транспортна система, С. Б. Скадовський, залізничне проектування, наукові дослідження південноукраїнського регіону.

В статтє проанализированы научные исследования, касающиеся реализации проекта «Скадовская железнодорожная станция». Показано, что разведки проводились известными инженерами и учеными Российской империи в 1895-1915 гг. Доказано, что инициирование и оплату этих работ (экспедиции, которые организовывали ведомственные органы он поддерживал только частично) проводил основатель порта Скадовск С. Б. Скадовский. Автор подчеркивает, что проведение железнодорожной линии на Скадовск было экономически выгодным не только его владельцу, но и могло бы ускорить развитие южноукраинского региона в целом.

Ключевые слова: железнодорожная станция «Скадовск», Южная Украина, транспортная система, С. Б. Скадовский, железнодорожное проектирование, научные исследования южноукраинского региона.

The article analyses scientific research related to the realization of the project "Skadovsk railway station". It is shown that the reconnaissance was carried out by

the known engineers and scientists of the Russian Empire in the years 1895-1915 We show that exploration was conducted renowned engineers and scientists of the Russian Empire in 1895-1915 years. It is proved that the initiation and payment of work (expedition, organized departmental authorities he supported partly) carried founder port Skadovsk – S. B. Skadovski. The author emphasizes that carrying railway line in Skadovsk was economically beneficial not only to its owner but also accelerated the development of South-Ukrainian region as a whole.

Key words: *railway station «Skadovsk», Southern Ukraine, the transport system, S. B. Skadovski, railway engineering, scientific research of the Southern Ukrainian region.*

Місто Скадовськ, що нині розташоване на території Херсонської області, є унікальним феноменом в історії Південної України. Заснований як приватне містечко в Дніпровському повіті Таврійської губернії, населений пункт за відносно короткий період зумів заявити про себе на рівні Російської імперії. Причинами цього стали далекоглядні плани його власника – дворянина, успішного підприємця, громадського діяча Сергія Балтазаровича Скадовського (1863–1918).

Розбудова залізничної мережі Південної України вже мала своїх дослідників. Однак попередні наукові практики щодо залізничної станції «Скадовськ» у цих роботах не згадані [1–3].

Відстоювання проекту «Скадовської залізниці» було сміливим рішенням засновника, успішна реалізація якого могла спричинити перерозподіл функцій між містами Херсонської та Таврійської губерній. Тривала історія питання (з 1896 по 1915 рр.) відбиває долю приватної ініціативи в умовах імперії, доводить, що на спорудження станції «Скадовськ» існували великі шанси.

До середини 1910-х рр. територія Південної України (материкова частина) мала вкрай обмежене залізничне сполучення, що підтверджує одночасне дослідження ліній «Михайлівка-Великий Токмак», «Миколаїв–Херсон», «Джанкой–Долгінцево», «Миколаїв–Херсон–Джанкой» [4; 5]. Прокладення залізничного шляху на Херсон в 1907 р. не призвело до зменшення активності у цій справі.

Предметом нашої уваги є наукові дослідження території, що прилягала до Скадовська, в контексті імперського залізничного проектування. Поза увагою

залишаються наукові розвідки, присвячені природньому світу, археологічним об'єктам в тому числі і поза межами вказаного періоду.

Місцеві краєзнавці найчастіше датою заснування міста Скадовськ вважають 1894 р. Підставою такого датування вважають прихід до порту на початку липня першого судна за хлібом. На нашу думку, про Скадовськ як місто можна говорити лише після отримання ним назви та офіційного затвердження відповідними органами. Так, рішення про найменування прийняли 2 січня 1896 р. [6], а проект спорудження порту офіційно затвердили ще пізніше [7]. Скадовськ як порт постав трохи раніше, одразу зі спорудженням спеціальних будівель.

Засновник Скадовська розумів, що роль нового порту у господарському розвитку Південної України тісно пов'язана із розбудовою транспортних шляхів. Залізничний транспорт дозволяв значно поживити географію та розвиток торгівлі приватного міста. Взагалі, в останній третині XIX ст. залізничне питання перебувало в полі обговорень серед багатьох власників великих маєтків та підприємців Російської імперії, адміністрації міст виступали з ідеями проведення шляхів, прагнули довести свою першість. Держава підтримувала такі плани, однак цьому передувала тривала підготовка. Влаштування шляхів також перебувало в руках підприємців та акціонерних товариств.

Питання про сполучення Скадовська з загальноімперською залізничною мережею постало одразу після заснування містечка. Вже у 1895 р. Мойсей Семенович Мангубі від імені Сергія Балтазаровича звертався до Міністерства шляхів сполучення з обґрунтуванням перспектив будівництва залізниці [8]. Ідея залізниці на Скадовськ залишалася актуальною і після смерті засновника порту, фактично до середини 1920-х рр. [9].

Спочатку планувалося прокласти дорогу за напрямом «Скадовськ–Мелітополь», потім «Скадовськ–Михайлівка». Пізніше ініціатори пропонували сполучити місто з вугільними станціями Рудничною або Юзівкою. Сергій Балтазарович Скадовський допускав можливість проведення бокових ліній від

скадовської залізниці, зокрема за напрямками «Каховка–Агаймани–Генічеськ» (Мелітопольський повіт) та «Каланчак–Олешки–Херсон» [10]. Головним конкурентом містечка в регіоні виступив порт Хорли. «Перегони» між ними розпочалися у 1899 р.: у квітні з клопотанням про утворення акціонерного товариства для розробки сполучення звертався С. Б. Скадовський, а в грудні з аналогічною пропозицією виступила родина Фальц-Фейнів (Фрідріх Едуардович та Володимир Едуардович) [11].

Завданнями досліджень були порівняння перспектив влаштування залізничного шляху до кожного з портів (Хорли і Скадовськ). Основними об'єктами уваги були питання замерзання моря поблизу Скадовська, обсяги зернової продукції, що мала транспортуватися через нову станцію. За підрахунками засновника міста, вартість прокладення залізниці до Скадовська разом з влаштуванням кінцевої станції складала 9780000 крб. [12].

Для проведення дослідницьких робіт обов'язково запрошувалися представники різних державних відомств: землеробства і землекористування, торгівлі, шляхів сполучення, державного майна та статистичного управління, кваліфіковані фахівці, що зарекомендували себе при проведенні аналогічних робіт в інших губерніях Росії (Тверській, В'ятській, Московській, Нижньогородській, Курській та Петербурзькій). Окрім інженерів, обов'язковою була присутність представника воєнного відомства [13]. Акти обстеження території довкола Скадовська оприлюднювалися у вигляді невеликих брошур, що дають змогу вивчити економічне становище порту [14–18].

У 1896 р., за дорученням Департаменту залізничних шляхів Міністерства шляхів сполучення, територію довкола Джарилгацької затоки на предмет влаштування судноплавного каналу з Дніпром вивчали інженер шляхів сполучень В.Ю. Руммель разом з учнем В.В. Сахаровим (згодом Г. Гельфрейхтом) [19]. Вчені дослідили портову інфраструктуру (амбари, мости, транспортні засоби тощо), об'єми вантажоперевезень на початковому етапі діяльності порту (1894–1895 рр.), окреслили місце Скадовська в товарообігу регіону, його експортні можливості, підраховували витрати на

будівництво каналу, метеорологічні умови (замерзання, напрям і сила вітру, зміни горизонту води) [20; 21].

Ініціатором ідеї обстеження місцевості для майбутнього залізничного шляху ставав і С.Б. Скадовський. Також він оплачував усі витрати на роботу спеціалістів [22]. На проведення досліджень були надані відповідні дозволи (на ім'я М. С. Мангубі – довіреної особи власника порту), запрошенням спеціалістів Сергій Балтазарович займався самостійно [23].

Перше дослідження лінії «Скадовськ-Мелітополь» провели у 1899 р. [24] за участю інженера шляхів сполучень С. Л. Бетгігеля [25]. У 1901 р. друге дослідження економічних характеристик та умов для технічного влаштування здійснив інженер шляхів сполучень Олександр Станіславович Голембіовський за участю завідувача пересуванням військ Одеського району Генерального штабу підполковника Васильєва та інженера 6 класу фон-Дегнера [26]. Вартість роботи фахівців різнилася. Однак інформації про її обсяги вкрай мало. Наприклад, інженеру фон-Дегнеру було нараховано 250 крб. [27] (для порівняння – плата наглядачу Джарилгацького маяка становила 650 крб. на рік).

Намагаючись прискорити вирішення питання транспортного зв'язку зі Скадовськом, Сергій Балтазарович отримав підтримку держави. Російська імперія була зацікавлена у розвитку торгівельних шляхів в нових напрямках, що однак не мало школити вже існуючим портам (станціям). Взимку 1904–1905 рр. Імператорське Товариство судноплавства організувало експедицію до Херсонської губернії. Впродовж кількох тижнів спеціальна комісія вивчала умови замерзання, льодохід, якість ґрунтів, підводний рельєф, вантажообіг портів Хорли і Скадовськ. До її складу ввійшли інженери О.І. Голополосов, Б.М. Смирнов, статистик М.В. Романов та випускник природничо-історичного факультету Л.Я. Александров [28]. О.І. Голополосов закінчив Санкт-Петербурзький інститут інженерів шляхів сполучення (1900 р.), мав досвід проектування залізниць (з 1903 р. служив інженером в Управлінні по будівництву Вологодсько-В'ятської залізниці). На цю справу держава надала 850 крб. [29].

У 1906 р. комісія на чолі з статистом О. М. Звенигородським вивчала район прокладення шляху для визначення обсягів зернової продукції, орієнтованої на експорт. Інформацію збирали на основі опитувань депутатів волосних правлінь та місцевих жителів [30]. На користь Скадовська наводили такі аргументи: шлях мав проходити через район, де знаходилося багато маєтків великих землевласників [31], можливість скорочення відстані транспортування тропічних фруктів до Москви та Харкова [32]. Серед недоліків кінцевого пункту були: необхідність проведення поглиблювальних робіт, передусім транзитне значення лінії «Федорівка-Скадовськ» [33], можливе зменшення товарообігу через Дніпро, замерзання Джарилгацької затоки.

Цього ж року, за запрошенням С.Б. Скадовського, місцевість вивчав Лев Карлович Чермак – відомий земський статистик, випускник Петровської землеробської академії. До цього в 1887–1889 рр. Л.К. Чермак, за завданням земських органів, брав участь у дослідженнях приватновласницьких господарств Петербурзької губернії. Пізніше в 1896–1902 рр. за дорученням Міністерства землеробства і державного майна Л.К. Чермак працював над дослідженням трьох степових областей Російської імперії, поземельних відносин переселенців з Європейської Росії в Зауралля. Комісія уточнила і конкретизувала напрямки лінії залізниці Санкт-Петербург – Петрозаводськ [34; 35]. Також до роботи було залучено статистів О.М. Дядиченка, О.Е. Звенигородського, П.І. Автократова, В.С. Вовка, В.Е. Камбура та Г.Л. Харитонова. Метою Л. К. Чермака (очільника експедиції) стало вивчення економічних перспектив нового шляху, а саме окреслення масштабів товарообігу в регіоні, визначення можливих джерел виробництва та кількості зерна. Робота проводилася у формі безпосереднього опитування про стан господарств (прибутки від вирощування пшениці, ячменю тощо) депутатів сільських та волосних правлінь, місцевих жителів (передусім з числа великих землевласників). У роботі «Материалы по статистическо-экономическом описании района проектируемой железной дороги «Цареконстантиновка-Скадовск» наведено розрахунки вантажообігу дороги, ціни на землю. Висновки

комісії підтвердили обґрунтування власника міста: головною сировиною було визнано зернові, сільське господарство регіону мало значні перспективи для розвитку [36].

Взимку 1905–1906 та 1906–1907 рр. спостереження в межах Каркінітської та Джарилгацької затоки, що омивали порти Хорли та Скадовськ проводив інженер шляхів сполучень П. Потоцький відповідно до дозволу Головного управління торгівельного мореплавства [37]. Очевидно, що підставою до вивчення стало особисте запрошення Сергія Балтазаровича. Дослідник на основі вивчення процесів замерзання, морського дна, хімічного дослідження піщаних наносів констатував сприятливі можливості Джарилгацької затоки для порту Скадовськ [38].

У 1912 р. для дослідження місцевості, через яку мала проходити залізна дорога, були направлені інженери Міністерства шляхів сполучень Ветеров і Романовський [39]. Матеріали цих досліджень не були надруковані, наявні лише відомості про надання дозволу на пошуки. Наступного року (1913 р.) було проведено комплексне (топографічне, геодезичне, геофізичне) дослідження місцевості. Переваги та недоліки конкурентних проектів обговорювалися в Головному управлінні торгівельного мореплавства і портів [40], на засіданні Технічної ради Міністерства транспорту і шляхів сполучення. На засіданні вирішили, що як Скадовськ, так і Хорли можуть претендувати на залізничне сполучення [41], однак обидві лінії, наголошували представники державних органів, виконуватимуть лише транзитну функцію [42].

Остання дореволюційна експедиція для вивчення перспектив Скадовська як залізничної станції проводилася в 1915 р. Цього року дослідження Скадовська і Хорлів здійснила «Загальна будівельна компанія» під керівництвом Б. М. Сисоєва [43]. Цього разу воєнні обставини завадили провести обстеження шляхів підходу великих суден до Скадовська [44]. На цьому спеціальні обстеження припинилися.

Матеріали експедицій залучали до роботи органів, що мали вирішити «долю» шляху на Скадовськ, зокрема Відділення торгівельних портів,

Технічної ради при будівельній частині Міністерства торгівлі та промисловості [45]. Чергова наукова експедиція призначалася у випадку необхідності отримання додаткової інформації. Так було не лише з проектом С.Б. Скадовського, а й, наприклад, з проектом Ф.Е. Фальц-Фейна в 1900 р. [46]. На численних представницьких засіданнях Комісії нових залізничних шляхів Придніпровських залізничних шляхів, Скадовської залізниці аргументи та спостереження експедицій слугували основою для про вибір кінцевої станції [47].

Отже, проект будівництва залізничного сполучення зі Скадовськом мав першочергове значення передусім для Сергія Балтазаровича Скадовського, оскільки стимулював місцеву промисловість, давав поштовх підприємницькій діяльності. З початком розбудови нового міста на Півдні України, стали з'являтися перші обґрунтування проекту Скадовської залізниці, до 1915 рр. було організовано 8 експедицій. До їх складу входили визнані фахівці в галузі залізничного будування. Проведені дослідження продовжили наукове вивчення південноукраїнського регіону, впливали на хід розгляду питання про доцільність шляху, зумовили підвищення уваги до нового міста на рівні центральних імперських органів.

Список використаної літератури

1. *Шевченко А. М.* Розбудова залізничного транспорту в Південній Україні та його роль у поширенні зернового експорту в II половині XIX ст. / А. М. Шевченко // Проблеми історії України XIX – початку XX ст. – К., 2006. – Вип. XI. – С. 179–185.
2. *Шаригіна О. А.* Історія виникнення і розвитку залізничного та морського транспорту на Півдні України (друга половина XIX – початок XX ст.) / О. А. Шаригіна. – Херсон : ХДМІ, 2009. – 260 с.
3. *Журавльова А. О.* Формування мережі залізничного транспорту в Південній Україні, її вплив на урбанізаційні процеси та розвиток торгівлі (др. пол. XIX – поч. XX ст.): автореф. дис. на здоб канд. іст. наук / А. О. Журавльова. – Одеса : Б.в., 2011. – 14 с.
4. *Салгир.* – 1900. – 28 апр.
5. *Крымский вестник.* – 1900. – 13 мая.
6. *Державний архів Автономної Республіки Крим (далі – ДААРК),* ф. 27, оп. 1, спр. 9006, арк. 6 зв.–8.
7. *Российский государственный исторический архив (далі – РГИА),* ф. 95, оп. 11, д. 3140, 2 л.

8. РГИА, ф. 95, оп. 3, д. 665, л. 1.
9. *Державний архів Херсонської області*, ф. р-2, оп. 1, спр. 16, арк. 24–24 зв.
10. РГИА, ф. 274, оп. 2, д. 273, л. 94.
11. РГИА, ф. 95, оп. 11, д. 1024, л. 38 об.
12. [Скадовский С. Б.] Его Превосходительству господину Председателю комиссии о новых железных дорогах. – СПб. : Тип. Балошевского, 1901. – С. 8.
13. РГИА, ф. 274, оп. 2, д. 273, л. 84, 88.
14. *Отчет экспедиции, командированной Императорским обществом судоходства зимой 1904–1905 гг. в Хорлы и Скадовск.* – СПб. : Т-во художественной печати, 1905. – 111 с.
15. *Официальные* документы и выдержки из них по вопросу о сооружении железной дороги к порту Скадовску и порта в Скадовске или Хорлах. – СПб. : Тип. «Родник», 1913. – 43 с.
16. *Порт Скадовск и Хорлы / Имп. о-во судоходства.* – СПб. : Тип. Исидора Гольдберга, 1905. – 60 с.
17. *Потоцкий П.* Наблюдение над замерзаемостью Джарылгатского и Каркинитского заливов в зиму 1907–1908 гг. / П. Потоцкий. – СПб. : Тип. М.П.С., 1908. – 12 с. + карты.
18. *Чермак Л. К.* Материалы по статистическо-экономическом описании района проектируемой железной дороги «Цареконстантиновка-Скадовск» / Л. К. Чермак. – СПб. : Типолитогр. Ф. Вайсберга и П. Гершунина, Изд. С. Б. Скадовского, 1906. – 77 с.+ прилож.
19. РГИА, ф. 274, оп. 2, д. 273, л. 3.
20. РГИА, ф. 95, оп. 3, д. 665, л. 4-22об.
21. *Материалы* для описания русских коммерческих портов и истории их сооружения. – СПб. : Тип. М-ва путей сообщения, 1899. – Вып. 27 : Джерылгатский залив, Евпатория, Севастополь. Результаты изысканий, произведенных в 1896 году. С атласом чертежей / сост. В. Ю. Руммель. – 217 с.
22. РГИА, ф. 95, оп. 4, д. 486, л. 5об.
23. РГИА, ф. 274, оп. 2, д. 273, л. 67, 77.
24. РГИА, ф. 274, оп. 2, д. 274, л. 77, 88, 92-92об.
25. *ДААРК*, ф. 27, оп. 13, спр. 2791, арк. 2.
26. РГИА, ф. 95, оп. 11, д. 1024, л. 41об.
27. РГИА, ф. 274, оп. 2, д. 273, л. 92-92об.
28. *Отчет экспедиции, командированной Императорским обществом судоходства зимой 1904–1905 гг. в Хорлы и Скадовск.* – СПб. : Товарищество художественной печати, 1905. – С. 4.
29. РГИА, ф. 95, оп. 11, д. 1025.
30. *Чермак Л. К.* Материалы по статистическо-экономическому описанию района проектируемой железной дороги «Цареконстантиновка-Скадовск» / Л. К. Чермак. – СПб. : Типолитогр. Ф. Вайсберга и П. Гершунина, 1906. – 77+прил. – С. 4.
31. *Официальные* документы по вопросу о Приднепровской железной дороги и портах Скадовске и Хорлах. – СПб. : Синодал. тип., 1907. – С. 16.

32. РГИА, ф. 274, оп. 1, д. 273, л. 168 об.
33. РГИА, ф. 95, оп. 11, д. 1027, л. 5.
34. Чермак Л. К. Записка об экономическом значении железной дороги Петрозаводск–Дубовики (с вариантом на Тихвин) и её возможном грузообороте / Л. К. Чермак. – СПб., 1910. – 73 с.
35. Голубев А. А. Экономическое обоснование важности для развития региона железной дороги Санкт-Петербург-Петрозаводск в исследованиях Л. К. Чермака / А. А. Голубев // Вестн. Ленинградского Гос. ун-та имени А. С. Пушкина. Серия «История». – 2011. – № 3. – С. 112.
36. Чермак Л. К. Материалы по статистическо-экономическом описании района проектируемой железной дороги «Цареконстантиновка-Скадовск» / Л. К. Чермак. – СПб. : Типолитограф. Ф. Вайсберга и П. Гершунина, 1906. – С. 64.
37. Родной край. – 1907. – 13 февр.
38. Потоцкий П. Материалы для описания Джарылгатского и Каркинитского заливов. Замерзаемость заливов, ледогоны, исследование дна заливов и др. / П. Потоцкий. – Херсон : Тип. М. Ковалова, аренд. П. Тритиченко, 1907. – Вып. 2. – С. 11–13.
39. ДААРК, ф. 27, оп. 13, спр. 4608, арк. 1.
40. Официальные документы и выдержки из них по вопросу о сооружении железной дороги к порту Скадовску и порта в Скадовске или Хорлах. – СПб. : Тип. «Родник», 1913. – 43 с.
41. ДААРК, ф. 27, оп. 13, спр. 4608, арк. 1.
42. Железная дорога Федоровка-Скадовск-Херсон // Южная Русь. – 1913. 9 апр.
43. РГИА, ф. 95, оп. 11, д. 1028, л. 107.
44. РГИА, ф. 95, оп. 11, д. 1028, л. 123.
45. РГИА, ф. 95, оп. 11, д. 1028, л. 14, 20.
46. К сооружению приднепровских дорог // Крымский вестн. – 1900. – 24 нояб.
47. РГИА, ф. 95, оп. 11, д. 1024, л. 37-44 об., 77.