

Научно-исследовательская работа
Краеведение

**ЭВОЛЮЦИЯ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА В Г. РОСТОВЕ-
НА-ДОНУ В КОНЦЕ XIX- НАЧАЛЕ XX ВЕКА**

Выполнил:

Хайваров Владислав Александрович

обучающийся 11 "З" класса

ГКОУ РО «Ростовская санаторная школа-интернат «28»,

Россия, г. Ростов-на-Дону

Руководитель:

Омельченко Людмила Анатольевна

учитель истории и обществознания,

высшая категория,

ГКОУ РО «Ростовская санаторная школа-интернат №28»,

Россия, г. Ростов-на-Дону

Оглавление

1. Введение

2. Основная часть

2.1. Глава 1. Основание города Ростова-на-Дону и Нахичевани

2.1.1. Основание города Ростова-на-Дону

2.1.2. Основание Нахичевани

2.2. Глава 2. Эволюция общественного транспорта

2.2.1. Первый общественный транспорт

2.2.2. Строительство Ростово-Владикавказской железной дороги

2.2.3. «Поезды» на колёсах

3. Результаты работы

4. Заключение

5. Литература

1. Введение

В 2024 году исполняется две знаменательные для донской столицы даты — 157 лет первому общественному транспорту (в 1867 году по Большой Садовой начали движение омнибусы — конные экипажи «для всех») и 137-лет конно-железной дороге (1887 год), предшественнице ростовского трамвая, именно от них берёт начало становление городского общественного транспорта.

Жизнь современного города невозможно представить без транспорта.

Городской общественный транспорт осуществляет перевозку людей из одного конца города в другой. Не каждый гражданин может позволить иметь личный транспорт. Когда мы перемещаемся по городу, мы не задумываемся, какой вид транспорта предшествовал в прошлом, и даже в позапрошлом веке.

Актуальность работы. Я живу в миллионном городе с большим историческим прошлым. Мой дом расположен на улице Обороны, а параллельно проходит улица Станиславского, по которой движется трамвай. Меня заинтересовал вопрос: какой вид городского общественного транспорта был предшественником сегодняшнего трамвая? Поэтому я начал изучать историю общественного транспорта в г. Ростове-на-Дону, зарождение которого началось еще с походов Петра I.

Объект исследования: городской общественный транспорт

Предмет исследования: документы и факты развития городского общественного транспорта.

Я выдвинул гипотезу, что изменения в социально-экономическом развитии России во второй половине XIX века способствовали развитию городского общественного транспорта в городе Ростове-на-Дону.

Гипотеза: я предполагаю, что изучая историю возникновения городского общественного транспорта, я пополню свои знания о социально-экономическом и культурном развитии государства во второй половине XIX века по Отечественной истории, а также пополню знания по истории развития городского общественного транспорта

Цель работы: изучить этапы становления, модернизации городского

общественного транспорта;

- развивать бережное отношение к истории и культуре;
- формировать чувство гордости за родную страну.

Задачи: -подобрать и изучить литературу по данной теме;

-собрать материалы о городском общественном транспорте из архивов
Донской государственной публичной библиотеки;

- обобщить полученные данные; составить презентацию.

Практическая значимость: данный материал можно использовать на уроках истории, классных часах, внеклассных мероприятиях для ознакомления учащихся с историей г. Ростова-на-Дону;

- повышение образовательного уровня;
- использование современных ИКТ.

Методы исследования:

- анализ литературных и архивных источников информации;
- посещение и изучение материалов Донской публичной библиотеки;
- обобщение полученных данных.

2. Основная часть

Глава 1. Основание города Ростова-на-Дону и Нахичевани

1.1. Основание города Ростова-на-Дону

История каждого города начинается с легенды, и Ростов-на-Дону не исключение. В 1695 году молодой Петр I, идя с войском на Азов, оказался в этих безлюдных местах. Спешился царь, попил воды из родника. «Богатый колодец!», - сделал он заключение. Этих слов хватило, чтобы местечко так и называли. Подумал царь, что если ставить крепость для защиты Русских земель от врага, то только здесь, на этом стратегически выгодном месте. Но так и не состоялось в тот год основание города Ростова-на-Дону. Не пришло его время.

15 декабря 1749 года по указу императрицы Елизаветы Петровны была учреждена Темерницкая таможня, «вверх по реке Дону от устья реки Темерник против урочища, называемого Богатый колодезь». Цель учреждения таможни «в столь глухой и от других русских владений отдалённой местности» (А.А.Скальковский), названная в указе, - сбор тарифов и внутренних пошлин «с привозимых из Турецкой области и отвозимых из России за границу товаров».

«В Петербурге ясно сознавали важное значение Темерницкой пристани как единственного в то время торгового пункта на юге России... называемая пристань, в силу своего счастливого географического положения, обещала развиться в важный торговый центр» (И.А.Кузнецов).¹

В 1761 году, 6 апреля, императрица Елизавета Петровна издала указ, повелевающий «строемую вновь на Дону крепость именовать: крепость святого Димитрия Ростовского».² Название постепенно трансформировалось: крепость Димитрия Ростовского, Ростовская крепость, потом просто Ростов и, наконец, чтобы отличить от древнего Ростова Великого, – Ростов-на-Дону.

1.2. Основание Нахичевани

1

Кузнецов И.А. Прошлое Ростова. Ростов н//Д, 1897. С.43
Скальковский А.А. Ростов-на-Дону и торговля Азовского бассейна. 1749-1863. [Б.м.], 1865-1866.
ГАРО, ф. 697, оп.1. д.10. л.1

2

ГАРО, ф. Р-2613, оп. 1, д. 18, л.56

Императрица Екатерина II проводила внешнюю политику, направленную на ослабление Крымского ханства, которое было в то время под контролем Турции. Для этого в 14 ноября 1779 года высочайшей грамотой Екатерины II вышедшим из Крыма армянам григорианского исповедования были дарованы земли Азовской губернии. Один из пунктов гласил: «Для удобнейшего поселения вашего отчества в Азовской губернии особенную от прочих селений округу крепости святого Димитрия Ростовского.»³

С наступлением весны все дружно взялись за строительные работы. Народ, прибывший из Крыма. Объединился и заложил город Нор-Нахичеван (Нахичевань).⁴

XIX в. стал этапом бурного экономического роста города. Растут торговые предприятия, фабрики, заводы. Возможность передвигаться по городу на большие расстояния была доступна либо представителям высших слоёв общества, либо зажиточным купцам, так как у них всегда был либо собственный выезд, либо возможность нанять пролётку - двухместный экипаж. Крестьяне и рабочие преимущественно путешествовали пешком: извозчики требовали за свои услуги непомерную плату, а удовлетворить потребность в перевозках, растущую с каждым годом, не могли.

3

Скальковский А.А. Ростов-на-Дону и торговля Азовского бассейна. 1749-1863. [Б.м.], 1865-1866. С.15.
Ильин А.М. История города Ростова. Ростов н/Д, 1909. С. 42-43

4

Бархударян В.Б. История армянской колонии Новая Нахичевань (1779-1917). Ереван, 2996. С.34.

Глава 2. Эволюция общественного транспорта

2.1. Первый общественный транспорт

60-е годы XIX века имели особенное значение в истории нашего города. Крупнейшие преобразования в Ростове проводил выбранный городской головой Андрей Матвеевич Байков.⁵ Общественный транспорт — его детище.

До 1863 года, до выборов городской головой А.М. Байкова в Ростове не было не только своего транспорта, но и нормальных дорог. Город можно было пройти из конца в конец за 20-30 минут.

Уникальность города Ростова состояла в том, что всего в двух километрах от него располагался армянский город Нахичевань. Люди активнее перемещались, укреплялись экономические и культурные связи между двумя городами.

А.М. Байков решил организовать регулярное движение. Первая попытка была сделана ещё в 1864 году. Было открыто маршрутное движение фаэтонов (двухместных конных экипажей) между Ростовом и станцией Аксайской (через Нахичевань). Тогда же и первая на Дону железная дорога была проложена от Грушевских рудников (ныне город Шахты) через Новочеркасск до станицы Аксайской и не доходила до Нахичевани и Ростова. Маршрутные фаэтоны привозили пассажиров в Аксай к прибытию поездов. Но в весеннюю и осеннюю распутицу при фактическом отсутствии дорог совершать такие поездки было весьма проблематично.

Ситуация стала меняться в 1867 году, когда по инициативе городского головы А.М. Байкова была замощена Большая Садовая, которая вела из Ростова (по Большой Садовой) в Нахичевань (Первой Соборной улице). Испытание дороги состоялось 12 ноября, и тогда же по ней впервые проехали омнибусы и «линейки», которые можно было уже назвать городским общественным

транспортом.⁶

Омнибус (в переводе с латинского «для всех») — закрытый экипаж, запряжённый двумя лошадьми, в котором помещались 8-10 пассажиров. Стоимость проезда на ростовском омнибусе по городу составляла 5 копеек. А «линейка», в отличие от омнибуса, была открытым экипажем, и проезд в ней стоил в два раза дешевле. Пассажиры сидели на продольной по ходу движения скамье по 4 человека с каждой стороны спинами друг к другу и лицами к тротуару. Кучер размещался впереди, вне «салона»⁷.

Любопытен и такой отмеченный историками факт: остановки первого общественного транспорта на Большой Садовой размещались примерно в тех же местах, что и сегодня.

2.2. Строительство Ростово-Владикавказской железной дороги

К 1868 году была протянута железная дорога вдоль реки Дон от Аксая. В Ростов по железной дороге прибыл первый поезд. С этого момента началось формирование ростовского железнодорожного узла.⁸ А в 1875 году открылась Ростово-Владикавказская железная дорога с вокзалом на станции «Ростов-Главный» и первым железнодорожным мостом через Дон.

В конце XIX- начале XX в. начали строить первый железнодорожный мост через реку Дон. Проект разработал в 1874 году Эраст Михайлович Зубов. Мост был однопутный, на сваях, оригинальной конструкции: он поворачивался вдоль реки на 90 градусов для пропуска судов. Таким образом, мост был важным звеном в строящейся Владикавказской железной дороге.⁹

Омнибусы и «линейки» уже не справлялись с возросшим в этих условиях пассажиропотоком, и городские власти начали задумываться о строительстве конно-железной дороги.

6

Ведомости Ростовской -на-Дону городской думы. 12 ноября 1867.
Ильин А.М. История города Ростова. Ростов н//Д, 1909. С. 88

7

Кузнецов И.А. Прошлое Ростова. Ростов н//Д, 1897. С. 145

8

Ведомости Ростовской -на-Дону городской думы. 4 февраля 1868.

9

Донской временник-2000. Ростов н//Д, 1999. С. 75

2.3. Строительство конной железной дороги

В конце XIX в. вид городского транспорта получил «лошадиную фамилию» — конка. Это был гибрид железной дороги и омнибуса — конно-железная дорога, на которой вагон с пассажирами двигался по рельсам, но тянули вагон лошади. Принцип конки имел много преимуществ. Упряжка из двух лошадей могла тянуть по рельсам повозку, которая вмещала 40—50 человек, т.е. в два раза больше омнибуса, двигавшегося по неровной булыжной мостовой. Это делало конку более доступной и удобной для малообеспеченных пассажиров.

14 апреля 1879 года газета «Донская пчела» сообщила, что благодаря инициативе Нахичеванского городского головы Ростов и Нахичевань свяжет конная железная дорога. Как писала «Донская пчела», Ростовская Дума с пониманием отнеслась к инициативе нахичеванского головы. Далее корреспондент газеты сообщает, что «проектируемая дорога пройдет от Соборной площади в Нахичевани по всему протяжению Большой Садовой улицы в Ростове вплоть до вокзалов местных железных дорог на Темернике...». Читателей уверяли, что проезд на конной железной дороге между Ростовом и Нахичеванью будет стоить недорого. По данным «Донской пчелы», планировалось также строительство конной железной дороги и на других улицах Ростова, в частности на Таганрогской. Открытие состоялось 9 мая 1890 года.¹⁰

Конная железная дорога принадлежала Бельгийскому акционерному обществу (она была десятой в Российской империи). Немецкие, а затем бельгийские концессионеры, реализуя проект конки, приняли решение установить европейскую колею, то есть шириной 1435 мм, чтобы без проблем поставлять в Ростов европейские вагоны, в том числе и подержанные. Конная железная дорога оказалась уникальной в России и остаётся таковой по сей день.

Итак, 30 августа 1886 года Ростов стал десятым городом Российской

империи, который имел свою конно-железную дорогу.

Уже к концу 1888 года в Ростове действовали четыре линии конки.

Из Бельгии в Ростов было доставлено 40 пассажирских вагонов конки — по 20 открытых (на 28 мест) и закрытых (на 24 места). Вагоны были тяжёлые, с металлическими колёсами, как у будущих трамваев. Двигались они по рельсам с помощью пары лошадей, управляемых кучером. Вагоны были снабжены фонарями и звонками. Плата за проезд кондуктору составляла 3 копейки — дешевле, чем в омнибусе.

К 1900 году было открыто четыре линии конки: 1) Новое Поселение — Богатыновский Спуск; 2) Сенной Базар — Смирновский Спуск; 3) Городское депо — ул. Большая Садовая; 4) Вокзал — Нахичевань.

Уникальная особенность конной железной дороги на Таганрогском проспекте (ныне — Будённовский), возле театра Асмолова (рядом с нынешним Домом офицеров), был такой крутой рельеф, что две лошади не справлялись с подъёмом вагона. Здесь конка останавливалась, и к вагону подпрягали дополнительную лошадь, стоявшую наготове. На верхней точке подъёма эту лошадь распрягали и возвращали на прежнее место ожидать следующий вагон.

Именно из-за большого числа крутых подъёмов и спусков в Ростове отказались применять «конку с империалами» — то есть двухэтажные вагоны, которые пользовались большой популярностью в Москве и других городах России. Пришлось ограничиться облегчёнными вагончиками.

Это было событие имевшее огромное значение. Во время открытия первой линии конки по всей улице до позднего вечера толпился народ, в Городском саду играл духовой оркестр, а с наступлением темноты был организован фейерверк.

Интересно, что в связи с увеличением протяженности конной железной дороги, а также числа перевозимых ею пассажиров Ростовская управа разработала инструкцию по эксплуатации дороги:

«...определяется рысью не более 12 верст в час. Езда вскачь нигде не допускается». То есть нельзя кучерам было превышать скорость. В вагоны не

допускались люди, которые своим запахом или грязным видом могли отпугивать пассажиров. Например, трубочисты, маляры, селедочницы и прочие. Особые требования предъявлялись к кучерам. Они должны были быть не моложе 21 года, а также иметь справку о состоянии здоровья».¹¹

Это было что-то похожее на современное прохождение медицинской комиссии перед получением прав на вождение автомобиля.

2.3. «Поезды» на колёсах

Однако было ясно что век конки не будет долгим: во многих городах началось движение более прогрессивного вида транспорта-электрического трамвая. И уже в апреле 1899 года Ростовская управа, с согласия городской думы заключила договор с Бельгийским акционерным обществом конно-железных дорог договор о переустройстве линий конки для организации движения электрического трамвая в два пути.

20 декабря 1901 года на большую Садовую улицу вышел в свой регулярный рейс первый электрический трамвай. Эту дату и принято считать днём рождения Ростовского трамвая.¹²

Первый трамвай Бельгийского производства, выйдя из депо на большую Садовую улицу доехал до Братского переуллка и развернулся на «треугольнике» у здания редакции газеты «Приазовский край». Затем вагоновожатый призывными звонками стал приглашать в салон пассажиров. И когда в считанные мгновенья салон наполнился горожанами, трамвай сначала медленно, а затем всё быстрее и быстрее двинулся в сторону Таганрогского проспекта. Так Ростов-на-Дону стал двадцать вторым по счету городом в Российской империи, который вступил в прогрессивную трамвайную эпоху.

11

Беленький Г.Л., Редьков Н.Н. Маршрутом из прошлого в будущее. – Ростов н/Д: Донской издательский дом, 2001. ? С. 252)

12

ГАРО, ф. 90, оп. 5, д. 23.

Об открытии трамвая//Приазовский край. 21 декабря 1901.

Вдовин М.А. Неизвестные страницы истории ростовского трамвая//Известия Ростовского областного музея краеведения. Ростов н/Д. 2000. С. 91-100

Вагончик, возивший горожан, вскоре получил ласковое прозвище «коробочка»

В последующие несколько недель все имевшиеся линии конки (кроме Нахичеванской) были переведены на электрическую тягу, а спустя год завершилась жизнь конки в Нахичевани и 22 декабря 1902 года было открыто движение электрического трамвая. Одновременно стал действовать первый в Российской империи междугородный трамвайный маршрут из Ростова в Нахичевань.

Оказывается, такое популярное средство общественного транспорта как трамвай, называли когда-то «поезды на колесах». Слово «трамвай» по одной из версий состоит из английских -tram — вагон, и way — дорога.

Первыми улицами, на которых зазвучали трамвайные звонки, стали Большая Садовая, Почтовая, Романовская, Таганрогский и Большой проспекты. Вскоре была электрифицирована конка и в соседнем городе — Нахичевани, и первый в России междугородный электрический трамвай начал свою работу.

Первые трамвайные вагоны были «бэушными»- подержанными. Но со временем трамвайный парк пополнялся заказами вагонов Трамвайным обществом на Мытищенском заводе.

Пассажирские вагоны были двух видов: закрытого типа -для зимнего движения и открытые -для летнего. С 1 октября по 1 апреля вагоны ходили закрытые, а для лета допускались и открытые, но с крышей и наружными занавесками с боков для предохранения от солнца, дождя и ветра.

На каждом вагоне по обеим продольным сторонам, на передней и задней сторонах снаружи крупно и отчетливо написаны были номера и информация о направлении движения. Вагоны освещались электрическими лампами- по 3 на каждый вагон. Впереди и сзади «поезда на колесах» имелись сигнальные электрические фонари, впереди красного цвета, а сзади зеленого, на крыше фонарь в 50 свечей.

Кто обслуживал трамвай? «Лица только совершеннолетние, грамотные, непорченные по суду, физически совершенно годные для службы и знакомые с относящимися к их деятельности механизмами и правилами». Также в правилах

для работников было отмечено, что служащие «не должны были быть переутомляемы продолжительной службой». Первая смена длилась от начала движения до 14:30, вторая от 14:30 до окончания движения.

Согласно правилам, установленным для движения трамвая, вагоны должны были двигаться со скоростью не менее 10 верст в час (чуть быстрее 10 км/час) и не более 12 верст в час, а «циркуляция поездов по первой линии должна происходить не позже, как через 5 минут один после другого».

Городские власти обоих городов совместно с Трамвайным Обществом выработали проект обязательного постановления о порядке движения поездов электрического трамвая. В эти правила, которые хранились в Городских Управах входили даже образцы форменного платья поездной прислуги трамвая.

Правила постоянно дополнялись и изменялись применительно к быту в городах:

«..Предложить Трамвайному Обществу устранить неудобства на месте остановки поездов трамвая против Георгиевской церкви, где пассажирам, едущим из Нахичевани, приходится спрыгивать в канаву, от чего могут быть несчастные случаи..»

«Постановлено о воспрещении публике плевать на пол, не спрыгивать с трамвая на ходу, а также правило посадки в вагон. Посадка осуществляется только с правой его стороны...»

Чуть позже эта разновидность транспорта связала Ростов с Нахичеванью, так что первый в России междугородный трамвай появился именно у нас. Поэтому, продавая билет пассажиру, спрашивали: «Вам по Ростову или за границу?»

Постепенно (в основном начиная с 1909 года) трамвайная сеть стремительно росла и к 1914 году имелось уже восемь трамвайных маршрутов.

Владельцы создали уникальную для России колею (1435 мм), а к 1900 году увеличили число маршрутов до четырех: трамваи шли от Нового Поселения до Богатынского Спуска, от Сенного Базара до Смирновского Спуска, стартовали в Городском депо и двигались по Большой Садовой, а еще –

от Вокзала до Нахичевани, которая была в то время не частью Ростова, а отдельным городом. Поэтому, когда конку электрифицировали (это произошло в январе 1902 года), к декабрю удалось запустить первый в стране междугородный электрический трамвай.

Постепенно маршрутов становилось больше, и даже в годы Гражданской войны ростовский трамвай исправно (насколько это было возможно), возил горожан.

В 1990-е годы от обширной трамвайной сети по кусочкам отнимали привычные маршруты (некоторые укорачивали).

Сейчас городские трамваи движутся по 5 маршрутам, которые охватывают Ленинский, Кировский, Пролетарский, Железнодорожный и Первомайский районы.

В рамках программы комплексного развития транспортной инфраструктуры (ПКРТИ) Ростова до 2035 года скоростной трамвай назвали самым значимым проектом. Разработчики выбрали транспортную систему, по своей провозной способности сравнимую с метро. В 2023 году началась модернизация трамвайной системы, так как автобусный парк не справляется с пассажиропотоком, особенно в новых микрорайонах города.

В ходе модернизации будет обновлено 119 километров трамвайных путей (из них 75,3 км будут построены «с нуля», а 43,7 км реконструированы), построены два депо и шесть тяговых подстанций (еще 15 будут модернизированы). Новая сеть соединит Левенцовку, Суворовский, Верхний Темерник, Вересаево и район старого аэропорта с центром города. Таким образом, жизнь электрического трамвая продолжается...

3. Результат работы

В результате исследования я узнал, как формировался общественный транспорт в моем городе, уделил внимание истории возникновения моего города, сформировал опыт исследовательской деятельности, нашёл нужную информацию, научился анализировать материал и делать выводы. У меня появилась возможность совершенствовать свои навыки при составлении презентации. Проведенное мной исследование дает право утверждать, что место, где я родился и живу сейчас, мне обязательно надо знать и помнить для того, чтобы не исчезло бесследно прошлое. Плох тот народ, который не помнит, не ценит и не любит своей истории.

4. Заключение

Мною проанализирован и систематизирован найденный материал по эволюции общественного транспорта. В ходе исследования я познакомился с архивными документами, прочитал выпуски газеты «Донская пчела». Результаты моего исследования можно использовать на уроках истории и внеклассных мероприятиях. Мною составлена [презентация «Эволюция общественного транспорта г. Ростова-на-Дону»](#).

5. Литература

1. Бархударян В.Б. История армянской колонии Новая Нахичевань (1779-1917) / В.Б. Бархударян. - Ереван: Айастан, 1996. — 528 с.
2. Беленький Г.Л. Маршрутом из прошлого в будущее. / Г.Л. Беленький, Н.Н. Редьков. – Ростов н/Д: Донской издательский дом, 2001. — С. 252
3. Вдовин М.А. Неизвестные страницы истории ростовского трамвая//Известия Ростовского областного музея краеведения. / М.А. Вдовин. - Ростов н/Д. 2000. С. 91-100
4. Государственный архив Ростовской области (ГАРО) [ГАРО, ф 685, оп. 1, д. 511, л.8]
5. Государственный архив Ростовской области (ГАРО) [ГАРО, ф 90, оп. 5, д. 23]
6. Государственный архив Ростовской области (ГАРО) [ГАРО, ф Р-2613, оп. 1, д. 18, л.56]
7. Государственный архив Ростовской области (ГАРО) [ГАРО, ф. 697, оп.1. д.10. л.1]
8. Ильин А.М. История города Ростова на Дону : очерк с рисунками в тексте / А.М. Ильин, - Ростов-на-Дону : Пар. тип. С. Я. Авакова, 1909 (на обл. 1910). - 153 с. : ил.; 22 см
9. Кузнецов И.А. Прошлое Ростова: Очерки по истории г. Ростова-на-Дону / И. А. Кузнецов. - Ростов н/Д: НВ: ГинГо, 2002. - 266 с
10. Северо-Кавказская-дорога через три века. 140-летию СКЖД посвящается. Т.1. Ростов н//Д, 2004.С. 43-45
11. Скальковский, А.А. Ростов на Дону и торговля Азовского бассейна. 1749-1863 г. / А.А. Скальковский. - Екатеринослав, 1865-186. - С. 6-87.
12. Статья из журнала: Ведомости Ростовской -на-Дону городской думы. 12 ноября 1867.

13. Статья из журнала: Ведомости Ростовской -на-Дону городской думы. 4 февраля 1868.
14. Статья из журнала: Донской временник-2000. Ростов н//Д, 1999. С. 75
15. Статья из журнала: Об открытии трамвая//Приазовский край. 21 декабря 1901.