

УДК 930.9 + 338 (477.75)

Соколова Жанна Владимировна, кандидат исторических наук, доцент кафедры документоведения и архивоведения исторического факультета Таврической академии (СП) Крымского федерального университета им. В.И. Вернадского

e-mail: jcokol@mail.ru

ДОКУМЕНТАЦИОННОЕ НАСЛЕДИЕ ПРОШЛОГО: АРХИВНЫЕ  
МАТЕРИАЛЫ ПО ИСТОРИИ СТАНОВЛЕНИЯ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ  
ИНФРАСТРУКТУРЫ ПЕРЕВОЗКИ ФРУКТОВ В КРЫМУ (КОНЕЦ XIX –  
НАЧАЛО XX ВВ.)

Аннотация: в статье рассматривается инновационный для начала XX века проект использования американского и западноевропейского опыта для перевозки и более длительного срока сохранности фруктов и других продуктов питания путем предварительного охлаждения. В рассматриваемый период самыми продуктивными отраслями сельскохозяйственного производства Крыма являлись садоводство и виноградарство. На современном этапе возросший спрос на экологически безопасные сорта плодовых, ягодных и орехоплодных культур настоятельно требует тщательного изучения прошлого опыта. С этой целью необходимо провести целый ряд исследований по возрождению генофонда местных сортов плодовых культур.

Ключевые слова: предварительное охлаждение, плодоторговля, аборигенные сорта, генофонд.

Sokolova Zhanna Vladimirovna, Candidate of Historical Sciences, Associate Professor of the Department of Document Science and Archives of the Historical Faculty of the Taurida Academy of the Crimean Federal University named after V.I. Vernadsky

DOCUMENTARY HERITAGE OF THE PAST:  
ARCHIVAL MATERIALS ON THE HISTORY OF FORMATION OF  
LOGISTIC INFRASTRUCTURE OF FRUIT TRANSPORTATION TO CRIMEA  
(THE END OF XIX - THE BEGINNING OF XX CENTURIES)

Annotation: We consider the problem of nowadays condition of the most productive branches of the Crimean agricultural production of the previous centuries – gardening and vulticulture in this article. The increased demand on ecologically safe kinds of fruit, berry and nut crops obligatory demands the thorough study of the previous experience. In this way you need to make a number of research works into revival of genofond of the local kinds of fruit crops.

Key words: fruit-trade, the breeding of aboriginal kinds, genofond.

Актуальность темы исследования обусловлена тем, что на современном этапе экономического развития Крымского региона особое внимание уделяется интродукции и селекции не только высокопродуктивных, но и экологически безопасных сортов плодовых, ягодных и орехоплодных культур. Для этого необходимо обратиться к рассмотрению инновационных методов и приемов начала XX в., совершивших подлинную революцию в деле по сохранению и транспортировке крымских фруктов в столицы Российской империи и даже в Сибирь и за границу. Комитет по науке и региональному развитию при Совете министров Автономной республики Крым выступил инициатором проведения исследований по возрождению генофонда местных сортов плодовых культур. Их специальная коллекция создается сейчас на Крымской опытной станции Института садоводства.

Занятие садоводством на Крымском полуострове имело важное экономическое значение для населения с античных времен, но ярко выраженный прогрессивно-промышленный характер оно стало принимать

только со времени проведения Лозово-Севастопольской железной дороги. Так, в 1875 г. весь вывоз фруктов из Крыма составлял 161 522 пуда, а спустя 32 года, в 1907 г. – возрос до 2 971 710 пудов [1].

Через сто лет после объявления в 1783 г. Императрицей Екатериной II о присоединении Крыма к России в Симферополе состоялось открытие Симферопольского Отделения Императорского Российского Общества Садоводства. В 1889 г. скорость доставок товаров оставляли желать лучшего, вот поэтому и было необходимо: 1) удешевление тарифа на перевозку свежих фруктов из Крыма по железным дорогам настолько, чтобы провозная плата до Петербурга не превышала 60 копеек с пуда; 2) установление тарифов сообразно расстояниям; 3) ускорение сроков доставки фруктов в поездах малой скорости с обязательством железной дороги возить фрукты большей скоростью безостановочно с пассажирским поездами; 4) взимание одинакового тарифа как при повагонной погрузке, так и попудно; 5) в летние месяцы с 15 июня по 15 сентября прицепление к каждому пассажирскому поезду, идущему на север хотя бы по одному вагону, специально предназначенному для перевозки фруктов; 6) приспособление вагонов для перевозки фруктов летом с устройством в таких вагонах вентиляции, полок и крючков для укладки ящиков и подвести корзин с фруктами. Представленное по этому вопросу ходатайство имело успех и в 1890 г. садоводы могли уже пользоваться его результатами. Тариф был понижен настолько, что для попудных и повагонных отправок фруктов в поездах большой и малой скорости со станций Севастополь, Бельбек, Бахчисарай, Альма, Симферополь до Петербурга провозная плата составляла 68 коп. с пуда тогда как при действовавшем до этого тарифе она выражалась в некоторых случаях в 1 р.62 коп. с пуда. Ответом жизни было то, что, благодаря сравнительно дешевой провозной квоте, в этом году несмотря на слабый урожай фруктов все-таки было вывезено все, что только было пригодно. Относительно же скорости передвижения фрукт на север Департамент Земледелия и Сельской Промышленности уведомил Отдел, что между железными дорогами состоялось соглашение в 1891 г. о перевозке фрукт от

Севастополя до Петербурга такого рода, что при отправке фруктов из Крыма даже малой скоростью таковые могут получаться в Петербурге на шестые сутки. Что же касается отправки большой скоростью, то крымские фрукты вплоть до Петербурга должны следовать пассажирскими или товарно-пассажирскими поездами, следовательно, прибывать почти в два раза быстрее. Однако опыт следующего года, при первых более усиленных отправлениях из Крыма летних фруктов показал, что фрукты возились также медленно и с такими же препятствиями как и до соглашения. Такие порядки на железных дорогах вызвали коллективное заявление владельцев фруктов, которые 22 июля на заседании Отдела обрисовали полную картину медленного движения из Крыма фруктов к крупным торговым пунктам. Кроме того, сам способ перевозки в наглухо закрытых вагонах оказывался совершенно неподходящим для такого товара, как фрукты. Поэтому нередко доходили к месту назначения в совершенно негодном состоянии, причиняя огромные убытки фруктоотправителям [2].

Отдел обратился с соответствующими заявлениями к управляющему Лозово-Севастопольской железной дороги, который внимательно отнесся к этому заявлению и немедленно распорядился по вверенной ему дороге о том, чтобы фрукты отправлялись возможно быстро.

Для исправления ситуации необходимы были изменения тарифной политики государства.

Общество садоводства ходатайствовало о том, чтобы к каждому почтовому поезду, выходящему из Крыма на север прицепляли один специальный вагон для фруктов, безостановочнодвигающийся без перегрузки хотя бы до Москвы во избежание потерь времени, которые составляли ранее четверо суток, что было недопустимо из-за порчи прибываемых фруктов (зимой отправлялись теплые вагоны).

Департамент земледелия и сельской промышленности 31 июля 1890 г. № 9188 сообщил, что на частном совещании дорог Лозово-Севастопольской, Курско-Харьковско-Азовской, Московско-Курской и Николаевской было

постановлено сделать в существующих тарифах на фрукты следующие изменения:

1. «...для попутной и повагонной отправок фруктов в поездах большой и малой скорости со станций Севастополь, Бельбек, Бахчисарай, Альма и Симферополь Лозово-Севастопольской дороги в Петербург установить плату в размере 68 коп. с пуда, взамен действующей более высокой платы, достигающей в некоторых случаях 1 руб.62 коп. с пуда и

2. для попутных и повагонных отправок фруктов в поездах малой скорости с тех же станций и некоторых других важнейших пунктов установить ставки: в Орел – 35,75 коп. с пуда; в Тулу – 42,00; Серпухов – 45,12; Москву – 48,35 взамен ставок от 36 коп. до 83 коп. с пуда» [3].

Соглашением предусматривалось также договоренность между Лозово-Севастопольской, Курско-Харьковско-Азовской, Московско-Курской и Николаевской железными дорогами о перевозке фруктов из Севастополя в Петербург, а для достижения возможно ускоренной доставки постановили:

1. «Перевозка фруктов большой скорости повагонной отправки или отдельными местами должна производиться по Лозово-Севастопольской дороге скорыми поездами по одному вагону с каждым поездом, по Курско-Харьковско-Азовской дороге товарно-пассажирскими поездами № 6, допуская прицепку не более 5 вагонов; по Московско-Курской дороге с поездами №№ 6 и 4 не более 2 вагонов в каждом поезде и по Николаевской дороге с поездами № 8 не более одного вагона.

2. Перевозка фруктов малой скорости повагонной отправки или отдельными местами должна производиться товарными поездами ускоренного хода: по Лозово-Севастопольской дороге п. № 24, выходящими из Севастополя в 12 часов ночи и прибывающими в Лозовую в 2 ч.40 м. дня (38 часов пути); по Курско-Харьковско-Азовской п. № 24, отправляющемуся из Лозово-Севастополя в 5 ч.20 м. дня и прибывающему в Курск в 1 ч. 25 м дня (20 ч. 05 м. в пути); по Московско-Курской п. № 26, выходящим из Курска в 3 ч.25 м. дня и прибывающим в Москву в 4 ч. 15 м. дня (в пути 24 ч. 50 м.); по Николаевской

дороге п. № 40, отправляющийся из Москвы в 7 ч. 5 м. вечера и прибывающим в Петербург в 7 ч.10 м. утра (в пути 36 ч. 5 м.) – всего в пути от Севастополя до Петербурга 126 ч.30 м., прицепляя не более 15 вагонов.

3. Вагоны и отдельные места с фруктами большой скорости, прибывающие по Лозово-Севастопольской дороге со скорым поездом должны быть переданы на Лозовскую дорогу в 12 ч. дня, а фрукты малой скорости, прибывающие товарными поездами ускоренного хода – в 4 ч. дня.

4. Во избежание изменений перегрузки, влияющей на сохранение доброкачественности фруктов, таковые на станции Лозовая должны быть Лозово-Севастопольской дорогой передаваемы на Курско-Харьково-Азовскую исключительно в товарных или специально приспособленных для перевозки фруктов вагонах.

5. Особые специальные вагоны с фруктами передаются с одной дороги на другую на срочный возврат и возвращаются на дороги собственности во всем согласно общего соглашения между русскими железными дорогами.

6. Обыкновенные товарные вагоны с фруктами передаются с дороги на дорогу в обмен во всем согласно Общего Соглашения между русскими железными дорогами в взаимное пользование товарными вагонами.

Перевозка фруктов с пассажирскими и ускоренными товарными поездами производится с 15 июля до 15 октября» [4].

В интересах более скорого доставления на столичные рынки скоропортящихся летних фруктов из Крыма, Отдел ходатайствовал перед Управлением Южных железных дорог разрешение на провоз ежедневно курьерскими поездами 100 пудов фруктов. Фрукты упаковывались в прочную тару с твердой крышкой и отправлялись со станций – Симферополь (70 пудов) и Бахчисарай (30 пудов) по ярлыкам, выдававшимся Отделом. Общее количество ежедневно отправляемых фруктов распределялось между всеми, кто изъявлял на это желание.

Симферопольский Отдел обратил внимание садовладельцев и отправителей фруктов, что взамен действующего более высокого тарифа на

провоз свежих плодов по железной дороге из Крыма на север в 1894 г. был установлен и применялся следующий тариф [5]:

|                                                                                                        |               | Малой скоростью |           | Большой скоростью |           |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|-----------------|-----------|-------------------|-----------|
|                                                                                                        |               | попудно         | повагонно | попудно           | Повагонно |
|                                                                                                        |               | К о п е й к и   |           |                   |           |
| Яблоки                                                                                                 | До Харькова   | 31,50           | 18,44     | 31,50             | 31,50     |
|                                                                                                        | До Курска     | 41,04           | 21,30     | 41,04             | 41,04     |
|                                                                                                        | До Москвы     | 57,77           | 30,42     | 57,77             | 57,77     |
|                                                                                                        | До Петербурга | 66,48           | 41,21     | 66,48             | 66,48     |
| Груши, черешни,<br>вишни, абрикосы,<br>сливы, персики,<br>айва, кизил,<br>виноград,<br>крыжовник и пр. | Харькова      | 31,50           | 31,50     | 31,50             | 31,50     |
|                                                                                                        | Курска        | 41,04           | 41,04     | 41,04             | 41,04     |
|                                                                                                        | Москвы        | 57,77           | 41,04     | 57,77             | 57,77     |
|                                                                                                        | Петербурга    | 66,48           | 66,48     | 66,48             | 66,48     |
| Фундуки<br>очищенные (без<br>шелухи)                                                                   | Харькова      | 44              | 44        |                   |           |
|                                                                                                        | Курска        | 53,54           | 53,54     |                   |           |
|                                                                                                        | Москвы        | 61,38           | 61,38     |                   |           |
|                                                                                                        | Петербурга    | 66,48           | 66,48     |                   |           |
| Фундуки в зеленой шелухе перевозятся большею скоростью по означенному тарифу малой скорости            |               |                 |           |                   |           |
| Орехи грецкие                                                                                          | Харькова      | 31,50           | 31,50     |                   |           |
|                                                                                                        | Курска        | 41,04           | 41,04     |                   |           |
|                                                                                                        | Москвы        | 57,77           | 57,77     |                   |           |
|                                                                                                        | Петербурга    | 66,48           | 66,48     |                   |           |
| Орехи грецкие в зеленой шелухе перевозятся большею скоростью по означенному тарифу малой скорости      |               |                 |           |                   |           |
| Орехи лесные                                                                                           | Харькова      | 22,27           | 22,27     |                   |           |
|                                                                                                        | Курска        | 25,98           | 25,98     |                   |           |
|                                                                                                        | Москвы        | 30,99           | 30,99     |                   |           |
|                                                                                                        | Петербурга    | 41,21           | 41,21     |                   |           |
| Орехи лесные в зеленой шелухе перевозятся большею скоростью по означенному тарифу малой скорости       |               |                 |           |                   |           |

Большое удивление у сегодняшних плодоводов вызывает проект по доставке крымских фруктов в конце XIX столетия на Сибирские рынки.

В письме начальника коммерческой части сибирских железных дорог Симферопольскому обществу садоводства от 24 февраля 1898 г. было указано, что при разработке вопроса о перевозке грузов по Сибирским дорогам им обращено было внимание на значительную дороговизну фруктов на Сибирских рынках, в виду чего он, полагая, что при развитии перевозки по умеренным ценам, крымские фрукты имели бы хороший сбыт, например, в Омске, Петропавловске, Томске, а в будущем и в Иркутске и просил узнать от находящегося в районе Курско-Харьково-Севастопольской железной дороги

общества садоводства какие по их мнению, должны быть предоставлены удобства со стороны железной дороги отправкам фрукт, как-то: срочная доставка, приспособленные вагоны и какие именно, тарифы и т.п [6].

Ответ от 17 марта 1898 г. № 98 содержит следующую информацию: из Крыма на сибирские рынки могут быть доставлены плоды, достаточно хорошо выдерживающие дальний путь. К числу таковых, прежде всего, следует отнести яблоки и отчасти поздно созревающие сорта груш. Сбор их в Крыму происходит в период между 15 сентября и 15 октября. Сколько времени потребуется на доставку фрукт из Крыма на сибирские рынки отдел не знает, но полагает, что главные партии фрукт выйдут из Крыма не ранее второй половины сентября и дойдут до Сибири, когда там уже наступят холода, поэтому необходимы были специально оборудованные вагоны, температура в которых должна быть постоянной в пределах 5 градусов и не должна опускаться ниже 2 (оббитые войлоком, но без отопления). Для столь дальней перевозки Отдел рекомендовал установить минимальный тариф по расчету.

На поданное от имени садовладельцев Бахчисарайского района на имя министра путей сообщения прошение от 30 марта 1898 г об улучшении условий и способов перевозки фруктов из Крыма на север по железной дороге, Департамент железной дороги объявил, что для дальнейшего развития плодового садоводства в Крыму, Начальнику Курско-Харьково-Севастопольской железной дороги было предложено:

1. «...установить на летний период перевозку фрукт с юга Крыма непосредственно в Москву и Петербург в специально приспособленных и предназначенных исключительно для перевозки фрукт в вагонах в тех пределах, в каких это окажется возможным по числу специальных вагонов.

2. отправлять вагоны с фруктами в известные дни недели, определенные по соглашению Управления Курско-Харьково-Севастопольской дороги с местными фруктооправителями; причем вагоны должны обязательно следовать с назначенными для этого поездами, а именно: более нежные сорта фруктов не выдерживающие продолжительной перевозки (черешни, вишни,

абрикосы, сливы, персики и т.п.) – с п.№ 8, находящимся в пути от Севастополя до Курска – 49 часов; а более прочные сорта с поездом № 24, находящимся в пути от Севастополя до Курска 63 часа.

3. Передавать вагоны с фруктами в Курск в тот же день с п.№8, на согласованные поезд Московско-Курской дороги № 10, прибывающий в Москву в 10 ч.15 м. утра и с п.№ 24 на такой же поезд № 24 (прибывающий в Москву в 2 ч. ночи), находящиеся в пути от Курска до Москвы – первый 23 часа и второй 42 часа, не допуская никакой непроизводительной задержки вагонов на попутных и узловых станциях. Таким образом, фрукты, отправленные из Севастополя с п. №8 должны прибывать при нормальных условиях в Москву через 72 часа (в 10 часов дня) и с п. № 24 – через 5 часов (в 2 часа ночи).

4. Производить погрузку фруктов с должной осторожностью, по возможности в присутствии отправителей; перегрузку же в пути допускать только в случаях крайней необходимости, а именно в случае такой порчи вагона с фруктами, которая препятствует дальнейшему его следованию.

5. позаботиться, чтобы во время усиленной перевозки фрукт сдаваемые станциям отправления фрукты были посылаемы в тот же день и не оставались до другого дня.

6. об установлении перевозки фруктов на изложенных основаниях сделать публикации в местных газетах и доводить до сведения садовладельцев и отправителей фруктов иным и по усмотрению Управления дороги путями.

7. Наконец, с целью оказания возможной поддержки садоводам Крыма, г-н Министр путей сообщения изволил разрешить в виде опыта на текущий год перевод платы за фрукты на получателя, причем дорога в обеспечение себя должна отбирать от отправителей подписки об уплате провозных денег в случае, если бы почему либо не были взысканы на станциях назначения [7].

Общее количество постоянных специальных фруктовых вагонов составляло - 29.

В сообщении от 3 ноября 1898 г. сообщалось, что по действующему новому тарифу все фрукты, культивируемые в Крыму перевозятся большею скоростью по тарифу скорости малой, причем в отношении тарифной ставки фрукты разделены были на 2 категории: 1) персики, сливы, мушмула, яблоки, абрикосы, бергамоты, груши, черешни, айва, виноград и кизил и, 2) ренклед, мирабель и т.п. Первая категория фрукт перевозилась по дифференциалу № 6 до Москвы за расстояние 1364 верст – 57,73 коп. с пуда, до Петербурга на расстояние свыше 2 400 верст (70,00 коп. с пуда). Указанная тарифная ставка одинакова была как для попудных отправок, так и для повагонных, за исключением яблок, которые пользовались особой льготой при вагонных отправлениях до расстояния 944 верст включительно (22,29 коп.) и далее до Москвы 30,38, до Петербурга – 41,06 коп. с пуда.

Вторая категория фрукт проводилась по дифференциалу №3 до Москвы - 61,37 коп.; до Петербурга – 66,43 коп с пуда, свыше 2 400 верст по 5 классу. Тарифная ставка также была одинакова как для попудной отправки, так и для повагонной. Из сравнения указанных тарифов следовало, что первая категория фрукт пользовалась преимущественном на коротких расстояниях. Ставка Симферополь-Харьков – 635 верст – 1 категория таксировалась по 31,46 коп с пуда, 2-я категория по 43,67 коп.

Принимая во внимание, что рыночная стоимость фрукт разных наименований колебалась от степени урожая тех или иных сортов, условий спроса и пр. и не находилась в каком-либо постоянном отношении друг к другу, по мнению общества целесообразно было установить один общий для всех фрукт тариф по расчету не выше дифференциала № 6.

Фруктовые и овощные консервы перевозились по 1 классу (до Москвы - 1р.9,36 к. и до Петербурга - 1 р. 47,83 к. с пуда). Такая ставка, приравнивая в тарифном отношении упомянутые товары к предметам роскоши, драгоценным камням, ювелирным изделиям, золоту и пр. – являлась непомерно высокой.

Общество садоводства отмечало, что при современных условиях жизни и развитии экономики консервы всякого рода завоевывали на рынках все более и

более прочное положение, превращаясь в предмет необходимости. Возможное удешевление их, увеличивая сбыт, имело большое экономическое значение для народного хозяйства в тех регионах, где по условиям почвы и климата возможен был переход к интенсивной эксплуатации земель посредством садовых и огородных культур.

Указанный выше тариф невыгоден был и для железной дороги, благодаря чему консервы из Крыма отправлялись в столицы преимущественно морем, вокруг Европы, причем провоз до Петербурга обходится в 48 коп. с пуда (вместо 1 р.47,83 к.) и до Москвы через Петербург в 99,34 к. (вместо 1 р. 9,37 к.). Точно также Ростовский и Астраханский районы, избегая прямых железнодорожных путей, посылали эти грузы круговым путем по Волге.

Так как развитие консервного дела имело большое влияние на развитие плодоводства и огородничества в Крыму, то оно нуждалось в возможном облегчении условий доставки консервного товара на рынки потребления, поэтому понижение тарифной ставки считалось необходимым. В виду этого по отношению к этой группе товаров установили тариф малой скорости, применительно к дифференциалу № 6.

Свежие овощи, к числу которых принадлежали дыни и арбузы, перевозились попутно преимущественно по 6 или 7 классам. Причем большой скоростью до Москвы 57,73 коп., до Петербурга – 66,43 коп.

Виноградное вино по тарифу, отнесенному к 1 классу вообще, пользовалось льготой при отправлениях (до Москвы 30,38 коп., до Петербурга – 41,05 коп.), причем различия между бочковым и бутылочным вином не делалось. Такое равенство давало преимущество торговым фирмам, производящим разливку вина на больших северных рынках перед местными виноделами [8]. В связи с изменением тарифных ставок, приведшим по мнению Симферопольского Отдела к дальнейшему экономическому развитию садоводства в Крыму, Отдел считал необходимым высказать еще соображения, имеющие непосредственное отношение к упорядочению собственно способов и сроков перевозки фруктов, вина, овощей и т.п., произведенных в Крыму на север.

1. Пробег вагонов большой скорости, по мнению Отдела, должен совершаться по установленному расписанию с быстротой не менее 500 верст в сутки.

2. С 15 октября по 1 апреля должно быть установлено движение отопливаемых паром вагонов большой скорости для фруктов и овощей и других быстропортящихся товаров, и скорости малой для бутылочного вина и консервов. Температура должна быть гарантированно во фруктовых вагонах не ниже + 1 и не более +4. Температура в вагонах, предназначенных для вина не должна опускаться ниже +5, т.к. дальнейшее понижение температуры приводит к выпадению винного камня, а, следовательно, его помутнению.

3. Летом для перевозки нежных фруктов – черешни, вишни, персиков, абрикосов, груши и пр. желательны отправки холодильников-вагонов с возможно низкой температурой.

4. Перевозка товаров в вагонах-холодильниках, отопливаемых и особых багажных, не должна быть сопряжена с увеличением тарифной ставки.

Обсуждался также вопрос о недопущении перевозки фруктов в конических корзинах, нагруженных сверх краев и накрытых полотном. Взамен этой упаковки было предложено использовать другой тип корзин, как, например, в Германии, Франции и в западных губерниях России.

Для косточковых нужны были особые вагоны-холодильники. Время доставки – 3 дня, очень большой срок и поэтому плодоторговцы не решались закупать большие партии в садах, цены понижались до минимальных и садовладельцам грозили большие убытки.

В ходатайстве от 30 марта 1900 г. № 303 Российское Общество садоводства обращаясь к управляющему Курско-Харьково-Севастопольской железной дороги писало: «Через железнодорожную станцию Симферополь проходит огромное количество свежих плодов, производимых в Крымских садах и экспортируемых отсюда на рынки внутренней России. Значительная доля их грузится летом в ускоренные товарные поезда, с пассажирской открытой платформы, находясь на ней до погрузки в вагоны без защиты от

солнца, ветра и дождя и вследствие этого подвергается порче. Для устранения этого уже давно ощущается необходимость в устройстве на станции крытого помещения приспособленного для временного хранения отправляемых фруктовых грузов, но железнодорожное управление не устраивало такового вследствие неимения для сего подходящего места.

В настоящее время, как стало известно, Симферопольский Отдел Общества Садоводства, на станции Симферополь на участке, приобретенном от г. Таюрского, проектирует возведение крытой платформы для погрузки и выгрузки лесных материалов. Помещение же для фруктовых грузов строить не предполагается, несмотря на необходимость в нем»[9].

Ответ от начальника дороги о строении пакгауза от 2 мая 1900 г. № 3 422 и к нему предполагалось проложить особый путь, по которому будут подаваться вагоны под погрузку фруктов. На других станциях то же самое спланировано в смете на следующий год. И по просьбе о закрытии брезентами фруктовых грузов также был получен положительный ответ.

Кроме того, рассматривалось инновационное для того периода предложение об оборудовании особого вагона для перевозки нежных фруктов с искусственным охлаждением воздуха с помощью углекислоты.

Интересен подход к решению проблем с упаковкой крымских плодов. Начальник дороги в письме к Председателю общества от 19 мая 1903 г. писал, что увеличить количество пудов, отправляемых в летний период с курьерскими поездами из Крыма на север не представляется возможным из-за того, что фрукты отправлялись упакованными в корзины весом до 20 фунтов каждая. Становить их одна на другую было нельзя, а потому при отправлении одновременно 30 пудов фрукт, составляющих 60 и более отдельных корзинок - занималась довольно значительная площадь багажного вагона.

Решение проблемы лежало в ином способе упаковки, если бы фрукты упаковывались в ящики с плотной крышкой, как это делалось при перевозке заграничных фрукт, тогда представлялось бы возможным ставить два или несколько ящиков один на другой, т.е. делать ярусную погрузку, а при таких

условиях увеличить количество пудов, перевозимых фруктов, вполне допустимо[10].

Улучшение условий по перевозке фруктов из Крыма на север имело огромное значение в деле развития местного плодоводства, а потому Отдел обращался по этому вопросу с нужными представлениями во многие учреждения. Получив в феврале сведения о возможности направлять крымские фрукты на Сибирские рынки по строящейся Сибирской дороге, Отдел высказал перед Начальником Коммерческой части Сибирских дорог свои соображения о тех мероприятиях, какие желательны для наиболее быстрого и удобного передвижения фруктов. Кроме того, Отдел обращался к Управляющему Курско-Харьково-Севастопольской железной дороги с просьбой о содействии к установлению желаемых сроков и способов по перевозке по железным дорогам фруктовых грузов, идущих из Крыма на северные рынки России, а также обустройстве приспособлений для перевозки фруктов, могущих быть отправляемыми в восточном направлении – к Уралу и в Сибирь. Затем, в октябре было сделано распоряжение о совместном приеме в специально приспособленных отапливаемых вагонах кроме фруктов и бутылочного вина.

#### Список источников:

1. Государственный архив Республики Крым (далее ГАРК). Ф. 125. Оп.1. Д. 62. Переписка по холодильному делу. Протоколы по устройству холодильников. В деле имеется чертеж холодильника. 12 января 1911 г – 5 декабря 1911 г. 68 л.
2. ГАРК. Ф. 125. Оп.1. Д.70. Переписка по устройству холодильника. Протоколы заседаний комиссий по выбору места для строительства холодильников и др. 1 января 1913 г – 10 августа 1913 г. 41 л.
3. ГАРК. Ф.125. Оп.1. Д.18. 2 л.
4. ГАРК. Там же. Л. 8.
5. ГАРК. Там же. Л. 15.
6. ГАРК. Там же. Л. 31–32.

7. ГАРК. Там же. Л. 35–37.
8. ГАРК. Там же. Л. 59.
9. ГАРК. Там же. Л. 91.
10. ГАРК. Там же. Л. 138.