

На правах рукописи

Бычков Григорий Николаевич

**ИСТОРИЯ АРМАВИР-ТУАПСИНСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ В
КОНТЕКСТЕ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
РЕГИОНА В КОНЦЕ XIX - НАЧАЛЕ XX вв.**

Специальность 5.6.1 – Отечественная история

Автореферат
диссертации на соискание ученой степени
кандидата исторических наук

Майкоп – 2026

Работа выполнена на кафедре отечественной и всеобщей истории
федерального государственного бюджетного образовательного
учреждения высшего образования
«Армавирский государственный педагогический университет»

Научный руководитель **Ктиторов Сергей Николаевич**
кандидат исторических наук, доцент

Официальные оппоненты: **Голубев Александр Анатольевич**
доктор исторических наук, доцент,
профессор кафедры «История и
философия» ФГБОУ ВО «Петербургский
государственный университет путей
сообщения Императора Александра I»,
(г. Санкт-Петербург)

Козлов Сергей Сергеевич
кандидат исторических наук, доцент
кафедры истории ФГБОУ ВО «Ростовский
государственный медицинский
университет Минздрава России»
(Ростов-на-Дону)

Ведущая организация: **ФГАОУ ВО «Южный федеральный
университет» (Ростов-на-Дону)**

Защита состоится «24» декабря 2026 г. в 15-00 на заседании
диссертационного совета 99.2.047.03 по историческим наукам на базе
ФГБОУ ВО «Адыгейский государственный университет», ФГБОУ ВО
«Армавирский государственный педагогический университет», ФГБОУ ВО
«Карачаево-Черкесский государственный университет имени У.Д. Алиева»
по адресу: 385000, Республика Адыгея, г. Майкоп, ул. Жуковского, 15,
конференц-зал (ауд. 213).

С диссертацией и авторефератом можно ознакомиться в библиотеке и
на сайте ФГБОУ ВО «Адыгейский государственный университет»
www.adygnet.ru. Текст автореферата также размещен на сайтах ВАК РФ
<http://vak.ed.gov.ru>; ФГБОУ ВО «Армавирский государственный педагогический университет» www.agpu.net; ФГБОУ ВО «Карачаево-Черкесский государственный университет имени У.Д. Алиева» <http://kchgu.ru>.

Автореферат разослан « » 2026 г.

Ученый секретарь
диссертационного совета

Шхачемуков Рустам Махмудович

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы исследования определяется ключевой ролью железнодорожного транспорта в социально-экономическом развитии всей страны и Северного Кавказа. Проведение новых линий Армавир-Туапсинской железной дороги и сооружение сопутствующей инфраструктуры стало важным этапом в интеграции районов Кубанской области, Черноморской и Ставропольской губерний в общероссийскую транспортно-логистическую сеть, что способствовало активизации миграционных и урбанизационных процессов, а также расширению торговых связей, эволюции финансовой сферы, развитию сельского хозяйства и промышленности.

Рассмотрение процесса становления транспортной системы на юге России является одной из важнейших задач, стоящих сегодня перед регионоведением. Понимание сущности экономического развития Северного Кавказа невозможно без изучения такого существенного аспекта, как железнодорожный транспорт. Было бы неправильно сводить исследование процесса становления путей сообщения только к реконструкции этапов дорожного строительства и его влиянию на развитие экономики. Одной из важнейших составляющих данной проблемы является личностный фактор. Он находится в числе ключевых аспектов, оказавших влияние на все этапы развития путей сообщения Северного Кавказа. Без учета личностного фактора объективное исследование данной проблемы невозможно.

Основа для развития современных железнодорожных линий на территории Северного Кавказа была заложена до 1917 г. По этой причине изучение этапов ее становления в дореволюционный период имеет важное практическое значение и сегодня. Опыт концессионного строительства транспортных коммуникаций и выработанные механизмы государственного контроля в начале XX в. должны вызвать интерес у современных специалистов. Владение достоверными сведениями о процессе формирования железнодорожных путей сообщения на Северном Кавказе в досоветский период важно не только для усвоения положительного опыта, но и для предотвращения повторения ошибок и достижения удовлетворительных результатов в будущем. Анализ архивных документов и других источников позволил не только восстановить хронологию строительства и эксплуатации линий Армавир-Туапсинской железной дороги, но и выявил сложные взаимосвязи, которые определили процесс становления железнодорожных коммуникаций на территории Северного Кавказа в начале XX в.

Таким образом, данное исследование содержит актуальные выводы для современного этапа развития транспортной инфраструктуры, что делает его значимым как с научной, так и практической точки зрения. Оно открывает новые горизонты для понимания и осмысления трансформационных процессов, происходивших в транспортной отрасли Северного Кавказа в конце XIX – начале XX вв.

Степень изученности проблемы. Дореволюционных трудов о строительстве железных дорог, не имеющих источниковедческого характера, крайне мало. Это связано с особенностями тематики, исследуемой в кандидатской диссертации. Железнодорожные транспортные коммуникации на Северном Кавказе начали формироваться только в последней трети XIX в. Вследствие этого большинство работ, посвященных становлению транспортной системы на юге России, созданные в дореволюционный период, носят источниковедческий характер, так как освещают современное их для авторов состояние транспортной системы, разбирают вопросы их перспективного использования, доходности и насыщены статистическими сведениями.

Отдельные историографические моменты содержатся в обобщающих исследованиях, из которых можно узнать о процессе формирования высокоскоростных путей сообщения в масштабах всей империи¹. Ознакомление с такими работами позволяет выявить, как общероссийские тенденции, так и местную специфику. В книге А.А. Радцита представлены обширные статистические данные о грузах, перевозимых по железным дорогам России. Однако, несмотря на заявленную тему, автор недостаточно уделяет внимания анализу воздействия этого нового вида транспорта на экономику страны.

В дореволюционной историографии региональные проблемы, связанные с необходимостью сооружения той или иной железной дороги, рассматривались через призму конкурентной борьбы. Так, с 1906 г. в журнале «Железнодорожное дело» между инженерами путей сообщения А.Н. Пушечниковым и Е.Д. Вурцелем развернулась полемика о возможности и целесообразности постройки железной дороги Армавир – Майкоп – Туапсе². В этом же году издается работа А.Н. Кривенко «Интересы и права частных лиц в вопросе об устройстве железных дорог на Кавказе и колоссальные потери страны от бездорожья»³. В ней автор отстаивает позицию Е.Д. Вурцеля и указывает на предвзятость суждений А.Н. Пушечникова, который, по его мнению, ставит интересы частного акционерного общества Владикавказской железной дороги выше государственных. В 1910 г. выходит

¹ Радцит А.А. Влияние железных дорог на сельское хозяйство, промышленность и торговлю. СПб., 1896; Печковский В.Н. Современные задачи русской железнодорожной политики и местные железные дороги. СПб., 1907; Кульжинский С.Н. К вопросу о частном железнодорожном строительстве. СПб., 1909; Львов Ю.А. Краткие соображения по вопросу об организации русских железных дорог. СПб., 1909.

² Пушечников А.Н. К вопросу о постройке Черноморской и, вообще, железных дорог на Кавказе // Железнодорожное дело. СПб., 1906. №18. С.221-234; Пушечников А.Н. К вопросу о постройке Армавир-Майкоп-Туапсинской железной дороги и отпускного порта в Туапсе // Железнодорожное дело. СПб., 1906. №24. С.289-295; Вурцель Е.Д. По поводу статьи инженера Пушечникова «К вопросу о постройке Армавир-Майкоп-Туапсинской железной дороги и отпускного порта в Туапсе» // Железнодорожное дело. СПб., 1906. №36. С.397-402; Вурцель Е.Д. Общие условия развития железнодорожной сети на Кавказе // Железнодорожное дело. СПб., 1907. №1. С.5-8; Вурцель Е.Д. По поводу записки инженера В.Н. Печковского «Руководящие принципы в будущей железнодорожной политике» // Железнодорожное дело. СПб., 1907. №31-32. С.364-366, №34-35. С.395-398; Пушечников А.Н. К вопросу о постройке железных дорог в Кубанской области // Железнодорожное дело. СПб., 1907. №33. С.371-375, №38-39. С.438-444.

³ Кривенко А.Н. Интересы и права частных лиц в вопросе об устройстве железных дорог на Кавказе и колоссальные потери страны от бездорожья. СПб., 1906.

брошюра А.Н. Демчинского «Новая Панама – Армавир-Туапсинская железная дорога». В ней автор обвинял в некомпетентности и личной корыстной заинтересованности учредителей нового предприятия А.Д. Переясловского и П.Н. Перцова. Также Демчинский предрекал, что без вмешательства правительства данный проект потерпит крах. На эту публикацию П.Н. Перцов подготовил ответ, который в виде брошюры был опубликован И.П. Табурно. В ней обличалось намеренное искажение А.Н. Демчинским фактов, и доказывались возможность реализации проекта и его выгоды для всей Российской империи⁴.

Подводя итоги вышесказанного, следует подчеркнуть, что в дореволюционный период не проводилось обстоятельного анализа истории становления железнодорожного сообщения на Северо-Западном Кавказе. Это объясняется тем, что развитие транспортной сети в регионе началось лишь в последней трети XIX в. Соответственно, в досоветский период просто не было времени для осуществления основательного анализа и обобщения всех процессов железнодорожного строительства, которые происходили на обширной территории Северного Кавказа.

В советский период сформировалась историография проблематики, касающаяся влияния железнодорожного транспорта на экономическое развитие России конца XIX и начала XX в. Одним из первых трудов, посвященных этой теме, является подробный статистический анализ, проведенный С.Г. Струмилиным⁵. В работах советских исследователей строительство железных дорог в Российской империи рассматривалось как часть общих тенденций развития капитализма. Особое внимание уделялось социальным процессам, в том числе классовым противоречиям⁶. В них отмечалось, что этот вид транспорта способствовал значительному повышению социально-экономического потенциала России. Соловьева А.М. в своей монографии «Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX века» провела детальный анализ процесса перехода частных железнодорожных линий в государственную собственность, подчеркивая положительные аспекты от данных преобразований для транспортной отрасли в целом. А.Л. Сидоров в своих исследованиях сосредотачивал внимание на кризисных явлениях в области железнодорожных перевозок.

В советский период одновременно с разработкой обобщающих трудов, которые охватывали наиболее существенные вопросы функционирования железнодорожной сети Российской империи, достаточное внимание уделялось также изучению истории сооружения железных дорог в отдельных

⁴ Демчинский Н.А. Новая Панама Армавир-Туапсинская железная дорога. СПб., 1910; Табурно И.П. Новая панама – Н.А. Демчинского. СПб., 1910.

⁵ Струмилин С.Г. Очерки советской экономики. Ресурсы и перспективы. М., 1930.

⁶ Соловьева А.М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX века. М., 1975; Зензинов Н.А. От Петербург-Московской до Байкало-Амурской магистрали. М., 1986; Сидоров А.Л. Экономическое положение России в годы Первой мировой войны. М., 1973; Вольфсон Л.Я. Развитие железных дорог СССР. М., 1939; Виргинский В.С. История техники железнодорожного транспорта. М., 1938.

регионах⁷. В этой связи следует особо выделить кандидатскую диссертацию В.В. Журавлева и монографию Л.В. Куприяновой, в которых анализируются процессы развития городов Северного Кавказа с учетом строительства Ростово-Владикавказской магистрали и ее дальнейшей эксплуатации⁸.

Первой работой, посвященной непосредственно Армавир-Туапсинской железной дороге, стала статья Н.И. Лебедика. В ней освещается ряд важных вопросов, связанных с деятельностью транспортного предприятия, в том числе особое внимание уделяется процессу создания акционерного общества и роли финансового капитала при организации строительства⁹. Вместе с тем, автор приводит ошибочные сведения о протяженности линий и неверно оценивает рентабельность их эксплуатации.

В фондах Туапсинского историко-краеведческого музея имени Н.Г. Полетаева хранится неопубликованное исследование М.Д. Афанасьева и В.П. Расторгуева о развитии путей сообщения на Северном Кавказе и Черноморском побережье, а также работа кандидата исторических наук А.Л. Зеленина, посвященная истории Туапсе, в которой значительное место уделено этапам строительства железнодорожных линий¹⁰. Предпосылки создания акционерного общества и процесс сооружения Армавир-Туапсинской железной дороги достаточно детально представлены в еще одной неопубликованной работе В.П. Расторгуева, написанной им в соавторстве с Ф.М. Шуляевым, которая хранится в Армавирском краеведческом музее¹¹. В данном исследовании, помимо общей характеристики магистрали Армавир – Туапсе и процесса ее строительства, затронуты вопросы быта рабочих, приведены краткие сведения о подрядчиках и отображены перспективы дальнейшего развития предприятия. Вместе с тем, авторы не уделяют внимания Благодарненской линии, сооружаемой акционерным обществом в Ставропольской губернии.

В советский период истории других частных железнодорожных линий южного региона Российской империи (Северо-Кавказской, Ейской и Черноморско-Кубанской) отдельно не исследовались. Исключением является Черноморская железная дорога, проблемам достройки которой в 1928 г.

⁷ Ахмеджанов З.К. К истории строительства железных дорог в Средней Азии (1880 - 1917 гг.). Ташкент, 1965; Ващенко С.Ф. Все дороги ведут в Москву: О прошлом и настоящем Московской железной дороги. М., 1971; Гусаров В.Г. 100 лет железных дорог Эстонии. Таллинн, 1970; Залужная Д.В. Транссибирская магистраль. Ее прошлое и настоящее. М., 1980; Хачатуров Т.С. Железные дороги западных областей Белоруссии и Украины. М., 1940; Ангелейко В. И. Южной - 100 лет: 1869 – 1969. Харьков, 1969.

⁸ Куприянова Л.В. Развитие капиталистического города на Северном Кавказе и Владикавказская железная дорога 1861-1900. Автореф. дис. ... канд. ист. наук. М., 1972.; Куприянова Л.В. Города Северного Кавказа во второй половине XIX века. (К проблеме развития капитализма вширь). М., 1981; Журавлев В.В. Железные дороги Северного Кавказа в период капитализма. Автореф. дис ... канд. ист. наук. М., 1964.

⁹ Лебедик Н.И. Из истории образования и деятельности акционерного общества Армавир-Туапсинской железной дороги (1909-1917 гг.) // Об особенностях империализма в России. М., 1963. С.392-402.

¹⁰ Афанасьев М.А., Расторгуев В.П. Очерки истории развития путей сообщения на Северном Кавказе и Черноморском побережье. (Рукопись). Туапсе, 1957-1965 // фонды Туапсинского историко-краеведческого музея им. Н.Г. Полетаева; Зеленин А.Л. История города Туапсе. (Рукопись). Туапсе, 1960 // фонды Туапсинского историко-краеведческого музея им. Н.Г. Полетаева.

¹¹ Расторгуев В.П., Шуляев Ф.М. История сооружения Армавир-Туапсинской железной дороги (рукопись). Армавир, 1961 // Фонды Армавирского краеведческого музея.

посвящается специальный сборник статей¹². Позже, в 1968 г., в издании Сочинского отдела Географического общества СССР был опубликован материал М.А. Афанасьева, в котором отражены некоторые аспекты сооружения Черноморской магистрали и Армавир-Туапсинской железной дороги. В статье автор особое внимание уделил истории проектирования данных линий, а также деятельности французского подрядчика Першо, задействованного при пробивке тоннелей и возведении нового порта в Туапсе¹³. Советские исследователи активно использовали статистические данные, архивные материалы и междисциплинарные методы. Это позволило создать более детализированную картину развития железнодорожного транспорта, хотя и с ограничениями, обусловленными идеологическими рамками.

В новейшей отечественной историографии происходят изменения в методологических подходах к изучению прошлого. Кроме того, архивы, библиотеки и музеи страны в начале XXI в. начинают внедрять компьютерные технологии, которые упрощают и ускоряют процесс поиска информации. Это способствует вводу в научный оборот огромных массивов источников и создает благоприятные условия для появления новых работ, посвященных истории развития железнодорожного сообщения.

В современных работах, посвященных строительству и эксплуатации железнодорожных линий на территории Северного Кавказа, исследователями предпринимаются попытки более глубокого осмысления влияния данного вида транспорта на различные сферы жизни региона¹⁴. Вместе с традиционно рассматриваемой ролью Ростово-Владикавказской магистрали внимание историков направлено на деятельность других транспортных предприятий и, в частности, на акционерное общество Армавир-Туапсинской железной дороги¹⁵.

Существенным этапом в изучении развития железнодорожных коммуникаций Северного Кавказа является кандидатская диссертация С.Ю. Яковлева. В ней автор помимо анализа основных этапов становления в регионе нового вида транспорта уделяет внимание истории учреждения и

¹² Черноморская железная дорога. Сухум, 1928.

¹³ Афанасьев М.А. О строительстве Армавир-Туапсинской и Черноморской железных дорог // Доклады Сочинского отдела Географического Общества СССР. Вып.1. Л., 1968. С.233-237.

¹⁴ Озерский И.В. Железнодорожное строительство на юге Российской империи в пореформенный период (70-е годы XIX в. - октябрь 1917 г.): особенности и роль в модернизации социокультурного пространства региона. Автореф. дис. ... канд. Ист. наук. Майкоп, 2013; Харин Ю.Г. Владикавказская железная дорога и ее влияние на развитие экономики Ставрополя: Последняя четверть XIX-начало XX вв. Автореф. дис. ... канд. ист. наук. Нальчик, 1999.

¹⁵ Яковлев С.Ю. Из истории строительства железной дороги Армавир-Туапсе (1908-1914) // Отечественные архивы. М., 1996. С.95-98; Ктиторов С.Н. Реалии и перспективы развития Армавирского железнодорожного узла в конце XIX – начале XX вв // Вопросы Северо-Кавказской истории. Вып.3. Армавир, 1998. С.68-74; Ктиторов С.Н. Строительство линии Армавир-Туапсинской железной дороги в Ставропольской губернии (1909-1918 гг.) // Северный Кавказ и кочевой мир степей Евразии: Материалы IX Минаевских чтений по археологии, этнографии и региональной истории Северного Кавказа. Ставрополь, 2009. С.397-402; Ольховский В.В. О Благодарненской линии Армавир-Туапсинской железной дороги в период Гражданской войны 1918-1920 гг // Сборник документов и материалов: Гражданская война на Ставрополье: взгляд через столетие. Ставрополь, 2018. С.98-108.

функционирования Армавир-Туапсинской железной дороги¹⁶. Немалый вклад в разработку изучаемой проблематики внесла О.А. Леусян. В ее публикациях рассматриваются отдельные детали процесса формирования железнодорожной сети на территории Северного Кавказа в дореволюционный период¹⁷. Автор подходит к этой теме с новых позиций, демонстрируя взвешенный взгляд на использование источников и историографии.

Большое значение в популяризации знаний об истории развития железнодорожного транспорта на Северном Кавказе имеют труды В.Т. Сидоренко и Г.М. Овсянникова¹⁸. В них авторы дают обзорные характеристики процесса сооружения и эксплуатации линий на юге Российской империи. В 2018 г. вышла в свет работа А.В. Забелина «Армавир-Туапсинская железная дорога – след в истории». В ней собраны и обобщены его публикации по данной проблематике. Однако в книге присутствует значительное количество неточностей, заблуждений, не затронуты и не раскрыты важнейшие вопросы, связанные с функционированием транспортного предприятия. В 2019 г. вышла монография С.И. Ермичевой «Туапсинка... Сквозь, время и пространство»¹⁹. В ней исследовательница постаралась осветить не только историю Армавир-Туапсинской железной дороги, но и ее Благодарненской линии, пролежавшей от Армавира к Ставрополю и далее через село Петровское (сейчас Светлоград) к Благодарному и Дивному. Однако, несмотря на заявленную тему, автор недостаточно внимания уделила проработке и анализу используемых материалов, что выразилось в целом ряде фактологических ошибок и искажению хронологии событий. Несмотря на указанные недочеты, работы упомянутых авторов остаются важным вкладом в изучение истории Армавир-Туапсинской железной дороги. Они позволяют получить общее представление о ключевых этапах ее строительства и эксплуатации, а также о роли этой магистрали в экономическом развитии региона.

В последние тридцать лет профессиональными исследователями и краеведами был создан широкий круг трудов, посвященных истории различных населенных пунктов. Практически во всех этих работах авторы уделяют отдельное внимание вопросу развития путей сообщения, от которых напрямую зависел производственно-хозяйственный потенциал местной

¹⁶ Яковлев С.Ю. Создание и развитие железнодорожного транспорта на Северном Кавказе. Конец XIX – начало XX вв. Автореф. дис. ... канд. ист. наук. М., 1999.

¹⁷ Леусян О.А. Деятельность частных железнодорожных обществ Кубанской области и Черноморской губернии в начале XX века // Кубанский сборник. Т.1. (22). Краснодар, 2006. С.155-168.

¹⁸ Сидоренко В.Т. Выбранные места из истории Северо-Кавказской железной дороги. Ростов н/Д., 2002; Сидоренко В.Т. Северо-Кавказская железная – дорога через три века. Ростов н/Д., 2004; Сидоренко В.Т. История и судьба Туапсинки. 100 лет Армавир-Туапсинской железной дороги. Ростов н/Д., 2015; Сидоренко В.Т. Путешествие в историю Северо-Кавказской железной дороги 1860-1920. Ростов-н/Д., 2017; Овсянников Г.М. История железных дорог на Кубани: история Краснодарского отделения Северо-Кавказской железной дороги. Краснодар, 2008.

¹⁹ Забелин А.В. Армавир-Туапсинская железная дорога - след в истории. Ставрополь, 2019; Ермичева С.И. Туапсинка... Сквозь, время и пространство. Историко-краеведческий сборник. Армавир, 2018.

промышленности и торговли²⁰. Так, например, С.Н. Ктиторов в своей монографии «История Армавира (досоветский период: 1839-1918 гг.)» подробно анализирует влияние железнодорожного транспорта на всестороннее развитие Армавира и его роль в превращении заурядного аула в важный коммерческо-производственный и культурный центр Кубанской области²¹. Краевед Г.П. Шапошников при рассмотрении дореволюционного прошлого Майкопа также затрагивает тему путей сообщения, связывавших город с соседними населенными пунктами²². Однако он допускает искажение фактов, включая данные о времени открытия в Майкопе станции Армавир-Туапсинской железной дороги.

Несмотря на наличие упомянутых монографий по истории Армавир-Туапсинской железной дороги, целый ряд проблем оказался вне поля зрения исследователей. Авторы не вдаются в рассмотрение разработанных техническим отделом акционерного общества проектов новых линий, которые по объективным причинам не были реализованы. Данные работы включают большое количество неточностей и ошибок. В рассмотрении наиболее ключевых вопросов, например, о строительстве Благодарненской линии, не приводятся первоисточники. Именно поэтому назрела необходимость создания на основе обширного документального материала нового обобщающего исследования, посвященного истории Армавир-Туапсинской железной дороги.

Объектом диссертационного исследования является становление и развитие железнодорожных путей сообщения на территории Северного Кавказа в досоветский период.

Предметом исследования выступает строительство и эксплуатация Армавир-Туапсинской железной дороги, а также ее влияние на развитие хозяйственно-экономической и социокультурной сфер региона.

Целью данного исследования является анализ широкого спектра проблем, связанных с сооружением и функционированием Армавир-Туапсинской железной дороги в контексте развития транспортных коммуникаций на Северном Кавказе в дореволюционный период. В соответствии с поставленной целью решается ряд **исследовательских задач**:

- анализ развития транспортных коммуникаций и инфраструктуры Северного Кавказа во второй половине XIX – начале XX вв.;
- освещение этапов формирования железнодорожной сети обществом Владикавказской железной дороги;
- рассмотрение и анализ факторов и предпосылок создания акционерного общества Армавир-Туапсинской железной дороги;

²⁰ Касевич Е.В. Проблемы социального развития городов Ставропольской губернии и Кубанской области в 1860-х – 1917 годах. Автореф. Дис. ... канд. ист. наук. Ставрополь, 2000; Мазурик В.К. Неизвестный Майкоп. Майкоп, 2006; Иванов Е.М. Армавир – Мой город родной. Записки краеведа. Армавир, 1996; Аксаев Е.Д., Аксаева И.Е. Армавир. Армавир, 2007; Беликов Г.А. Облик старого Ставрополя. Ставрополь, 2007; Беликов Г.А. Ставрополь - врата Кавказа. Ставрополь, 1997.

²¹ Ктиторов С.Н. История Армавира (досоветский период: 1839–1918 гг.). Армавир, 2002.

²² Шапошников Г.П. Майкоп в прошлом и настоящем. Майкоп, 2006.

- выявление специфики и реконструкция хронологии процесса сооружения железнодорожной линии Армавир – Туапсе и нового коммерческого порта на Черноморском побережье;
- анализ вклада отдельных общественных деятелей и инженеров в строительство и эксплуатацию Армавир-Туапсинской железной дороги;
- реконструкция хронологии и выявление специфики сооружения железнодорожных линий в Ставропольской губернии;
- изучение и анализ нереализованных проектов развития железнодорожной сети на Северном Кавказе, разработанных техническим отделом Армавир-Туапсинской железной дороги;
- определение роли и значения Армавир-Туапсинской железной дороги в социально-экономической жизни Кубанской области, Черноморской и Ставропольской губернии.

Хронологические рамки исследования охватывают период с 1875 по 1920 г. Соответственно, нижняя временная граница определяется началом появления первых проектов по проведению железной дороги от Армавира по направлению к Туапсе. Верхняя хронологическая граница работы – 1920 г., время установления советской власти и национализации всех крупных промышленных предприятий, в том числе и частных железнодорожных обществ.

Территориальные рамки исследования охватывают районы, по которым проходили и проектировались линии общества Армавир-Туапсинской железной дороги в пределах существовавших на тот момент времени Черноморской, Ставропольской, Астраханской губерний, а также Кубанской области и области Войска Донского. В наибольшей степени внимание автора сосредотачивается на рассмотрении конкретных пунктов, расположенных на магистрали и в непосредственной близости к ней. В первую очередь это железнодорожные станции, портовые устройства и другие инженерно-технические сооружения.

Источниковая база исследования. В основе данной работы лежит обширный объем архивных документов, а также разнообразные опубликованные материалы, содержащие полезные фактические данные по изучаемой теме. В процессе диссертационного исследования были привлечены материалы из фондов следующих архивов: Государственного архива Российской Федерации; Российского государственного исторического архива; Российского государственного военно-исторического архива; Российского государственного архива Военно-Морского Флота; Российского государственного архива экономики; Центрального государственного архива историко-политических документов Санкт-Петербурга; Центрального государственного исторического архива Санкт-Петербурга; Центрального государственного архива Санкт-Петербурга; Государственного архива Краснодарского края; Государственного архива Ставропольского края; Государственного архива Ростовской области; Архивного отдела администрации города Армавира.

Значительный объем сведений по изучаемой проблематике был привлечен из документов Российского государственного исторического архива. В делах фондов 23 «Министерство торговли и промышленности» и 1276 «Совет министров (1905-1917)» содержится информация, детально отражающая все этапы конкурентной борьбы за право на постройку магистрали Армавир – Белореченская – Туапсе с ветвью к Майкопу, а также проблематику заключения концессионного соглашения с вновь образованным акционерным обществом Армавир-Туапсинской железной дороги. В фонде 219 «Департамент железных дорог Министерства путей сообщения» имеются данные о строительстве обществом Владикавказской железной дороги новых линий на территории Северного Кавказа. В фонде 350 содержится техническая документация с чертежами искусственных сооружений, станционных зданий, а также ведомости, отражающие различные характеристики возведенных объектов транспортной инфраструктуры на Армавир-Туапсинской магистрали. Информация, выявленная в фонде 229 «Канцелярия министра путей сообщения», позволила ввести в научный оборот сведения о составе руководства Армавир-Туапсинской железной дороги.

Обширные материалы биографического характера были выявлены в ГАРФ (фонд А-385 «Верховный совет РСФСР 1937-1990», РГАЭ фонд 1884 «Министерство путей сообщения СССР», ЦГАИПД СПб фонд Р-1728 «Коллекция личных дел. Петроград (1917-1924), Ленинград (1924-1950)», ЦГИА СПб фонд 381 «Петроградский институт инженеров путей сообщения императора Александра I. Петроград. 1809–1918», ЦГА СПб фонд Р-1993 «Управление объединенных построек железнодорожных линий («ЛЕНИНГРАДЖЕЛДОР») отдела постройки центрального управления железнодорожного транспорта Народного Комиссариата путей сообщения СССР. Ленинград 1922–1927», фонд 2881 «Государственное образовательное учреждение высшего профессионального образования ПГУПС»).

Отдельные сведения, уточняющие хронологию строительства и ввода в эксплуатацию линий Армавир-Туапсинской железной дороги, нами почерпнуты в РГВИА фонд 400 «Главный штаб (1865-1918)», РГАВМФ фонд 418 «Морской генеральный штаб г. Петроград (1906-1918)», ГАСК фонд Р-2574 «Святокрестовская уездная советская продовольственная комиссия», ГАРО фонд 26 «Управление Владикавказской железной дорогой и отдела путей сообщения Великому войскам Донского».

В Государственном архиве Краснодарского края хранится обширный массив исторической информации, касающейся вопросов развития путей сообщения, в том числе и железнодорожного строительства. В исследовании использовались материалы из фондов: 249 «Канцелярия Наказного (Войскового) атамана Кубанского казачьего войска», 252 «Войсковое хозяйственное правление Кубанского казачьего войска», 454 «Канцелярия Начальника Кубанской области и Наказного атамана Кубанского казачьего

войска» и Р-1547 «Коллекция документов по истории Кубани, собранная краеведом Мироновым Палладием Васильевичем (1874-1952)».

Материалы, содержащиеся в фонде 51 «Акционерное общество Армавир-Туапсинской железной дороги» архивного отдела администрации города Армавира, для данного исследования являются наиболее информационно насыщенными и позволяют всестороннее изучить и проанализировать деятельность данного транспортного предприятия в дореволюционный период. В частности, в нем содержатся строительные сметы, аналитические записки, схемы и планы станций, чертежи пассажирских и служебных зданий, ведомости на выплату заработной платы, приказы о зачислении и увольнении со службы, протоколы общих собраний акционеров, доклады и журналы правления, технико-экономическая документация к проектируемым линиям, переписка с правительственными учреждениями, личные дела отдельных служащих.

Остальные источники, привлеченные при подготовке данного диссертационного исследования, можно классифицировать по нескольким категориям: сборники документов²³; материалы делопроизводства²⁴;

²³ Акты Кавказской археографической комиссии. Т.10. Тифлис, 1885; Акты Кавказской археографической комиссии. Т.9. Тифлис, 1884.

²⁴ Доклады по обследованию железных дорог. Доклад №24. Владикавказская железная дорога / Высочайше учрежденная особая высшая комиссия для всестороннего исследования железнодорожного дела в России. СПб., 1913; Доклады правления общества очередному общему собранию акционеров, состоявшемуся 17 июля 1919 г. и протокол собрания / Армавир-Туапсинская железная дорога. Екатеринодар-Армавир, 1919; Журнал съезда станичных атаманов и сельских хозяев Лабинского отдела, Кубанской области. Армавир, 1908; Отчет начальника Кубанской области и наказного атамана Кубанского казачьего войска за 1911 год. Екатеринодар, 1912; Отчет начальника Кубанской области и наказного атамана Кубанского казачьего войска за 1913 год. Екатеринодар, 1914; Отчет начальника Кубанской области и наказного атамана Кубанского казачьего войска за 1914 год. Екатеринодар, 1915; Отчет по сооружению Бакинской ветви // Владикавказская железная дорога. СПб., 1903; Отчет по сооружению Беслан-Петровской ветви // Владикавказская железная дорога. СПб., 1898; Отчет по сооружению Дербентской ветви // Владикавказская железная дорога. СПб., 1903; Отчет по сооружению Екатеринодар-Кавказской ветви // Владикавказская железная дорога. СПб., 1903; Отчет по сооружению Железноводского подъездного пути // Владикавказская железная дорога. СПб., 1900; Отчет по сооружению Минераловодской ветви // Владикавказская железная дорога. СПб., 1898; Отчет по сооружению Ставропольской ветви // Владикавказская железная дорога. СПб., 1900; Отчет по сооружению Царицынской ветви // Владикавказская железная дорога. СПб., 1902; Отчет по эксплуатации Армавир-Туапсинской железной дороги за 1916 год / Армавир-Туапсинская железная дорога. Пг., 1917; Протоколы заседаний Кубанского краевого правительства: 1917-1920 / Сборник документов в 4-х томах / под редакцией А.А. Зайцева. Т.II. Краснодар, 2008; Протоколы заседаний Кубанского краевого правительства: 1917-1920 / Сборник документов в 4-х томах / под редакцией А.А. Зайцева. Т.IV. Краснодар, 2008; Россия. Главный штаб. Циркуляры Главного штаба 1914, № 1-257. Пг., 1914; Россия. Государственный контроль. Всеподданнейший отчет государственного контролера за 1909 год. СПб., 1911; Россия. Государственный контроль. Всеподданнейший отчет государственного контролера за 1910 год. СПб., 1911; Россия. Государственный контроль. Всеподданнейший отчет государственного контролера за 1911 год. СПб., 1912; Россия. Государственный контроль. Всеподданнейший отчет государственного контролера за 1912 год. СПб., 1913; Россия. Государственный контроль. Всеподданнейший отчет государственного контролера за 1913 год. Пг., 1914; Россия. Государственный контроль. Всеподданнейший отчет государственного контролера за 1914 год. Пг., 1915; Россия. Государственный контроль. Всеподданнейший отчет государственного контролера за 1915 год. Пг., 1916; Устав общества Армавир-Туапсинской железной дороги / Армавир-Туапсинская железная дорога. СПб., 1908; Устав общества Владикавказской железной дороги и дополнения к уставу // Владикавказская железная дорога. СПб., 1895; Устав общества Владикавказской железной дороги и пять дополнений к нему // Владикавказская железная дорога. СПб., 1912; Устав общества Ростово-Владикавказской железной дороги / Ростово-Владикавказская железная дорога. СПб., 1872; Уставы русских железнодорожных обществ. В. LXXXVIII / Высочайше учрежденная Особая Высшая Комиссия для всестороннего исследования железнодорожного дела в России. СПб., 1913.

описания и обзоры²⁵, статистические источники²⁶; проектная и технико-экономическая документация²⁷; источники личного происхождения²⁸; рецензии и записки²⁹; статьи из центральной и региональной периодической печати³⁰.

²⁵ Апостолов Л.Я. Географический очерк Кубанской области. Тифлис, 1897; Бензин В.М. Агрономический поезд Владикавказской железной дороги. Пг., 1916; Булгаков Н.М. Очерки промышленности жизни в районе Армавир-Туапсинской железной дороги // Вестник путей сообщения и промышленности №19-10. Ростов н/Д., 1919; Данилевский Н. Кавказ и его горские жители в нынешнем их положении. М., 1846; Иллюстрированный вестник культуры, научно-воспитательного, технического и торгово-промышленного прогресса России. СПб., 1914; Иностранцев А.А. Чрез главный Кавказский хребет Геологические исследования предполагаемого железнодорожного пути через Архотский перевал между Владикавказом и Тифлисом. СПб., 1896; Обзор выставки Черноморского побережья Кавказа «Русская Ривьера». СПб., 1913; Орлов В.В. Обзор Кубанской области. Екатеринодар, 1911; Портовые устройства общества Владикавказской железной дороги и обзор коммерческой деятельности дороги в Новороссийске на 1 января 1896 года. СПб., 1896; Торговля и промышленность Европейской России по районам выпуск VII. Предкавказская полоса. СПб., 1910.

²⁶ Анфимов А.М. Россия 1913. Статистико-документальный справочник. СПб., 1995; Афонин Г.М. Краткие сведения о развитии отечественных железных дорог с 1838 по 1990 гг. М., 1995; Города России в 1910 году / Центральный статистический комитет Министерства внутренних дел. СПб., 1914; Доброхотов Ф.П. Черноморское побережье Кавказа. Справочная книга. Пг., 1916; Кавказский календарь на 1915 год. Тифлис, 1914; Корольков Г. Военно-статистическое обозрение Кубанской области. Тифлис, 1900; Кубанский календарь на 1909 год. Екатеринодар, 1909; Кубанский календарь на 1910 год. Екатеринодар, 1910; Кубанский календарь на 1914 год. Екатеринодар, 1914; Первая всеобщая перепись населения Российской империи 1897 года / Центральный статистический комитет Министерства внутренних дел. СПб., 1897; Список инженеров путей сообщения, окончивших институт инженеров путей сообщения императора Александра I. Составлен на 1-е августа 1915 г. Пг., 1915; Список инженеров путей сообщения, окончивших институт инженеров путей сообщения императора Александра I. Составлен на 1-е января 1917 г. Пг., 1916; Список личного состава Министерства путей сообщения. Центральные и местные учреждения. Пг., 1916; Список окончивших курс в институте инженеров путей сообщения императора Александра I за сто лет 1810-1910. СПб., 1910; Справочная книга «Кубань и Черноморское побережье» на 1914 год. Екатеринодар, 1914; Стефанов Т.Т. Город Ейск. Статистико-этнографическое описание // Кубанский сборник. Т. I. Екатеринодар, 1883.

²⁷ Изыскания железнодорожной линии Дивное – Астрахань. Расценочная ведомость / Армавир-Туапсинская железная дорога. СПб., 1914; Изыскания железнодорожной линии Торговое – Маньч. Дивное - Астрахань. Расценочная ведомость / Армавир-Туапсинская железная дорога. СПб., 1914; Линия Белореченская-Грачи. Экономическая записка / Армавир-Туапсинская железная дорога. Пг., 1916; Пояснительная записка к проекту Северо-Кавказской железной дороги от станции Армавир Владикавказской железной дороги до станции Удобной с приложением расценочной ведомости. М., 1913; Экономическая записка к проекту ветви Армавир-Туапсинской железной дороги от станции Лабинской до станции Отрадной / Армавир-Туапсинская железная дорога. СПб., 1913; Экономическая записка о значении подъездных путей к Армавир-Туапсинской железной дороге: 1) Армавир – Святой крест; 2) Петровское – Дивное; 3) Курганная – Лабинская / Армавир-Туапсинская железная дорога. СПб., 1909.

²⁸ Виллер Н.И. Николай Иосифович Виллер инженер путей сообщения выпуска 1886 г. Автобиография. СПб., 1911; Кареев Д.Ю. Иван Васильевич Нерода. Некролог // Известия собрания инженеров путей сообщения. Пг., 1917. – № 5; Москвич Г.Г. Владикавказская железная дорога: краткий иллюстрированный практический путеводитель с приложением 3-х карт, 1 диаграммы и свыше 40 иллюстраций. Пг., 1915; Москвич Г.Г. Путеводитель по Черноморскому побережью с приложением шести карт, пяти планов, 20 иллюстраций, расписанием рейсов пароходов и проч. СПб., 1914; Перцов П.Н. Воспоминания. М., 2017.

²⁹ Любанский Г. Сближение Азии с Европой или проект о железных дорогах между городами Варшавою и Тифлисом и между Черным морем и Каспием. СПб., 1858; Бентковский И.В. Несколько слов о направлении будущей Ростово-Владикавказской магистральной линии на город Ставрополь. СПб., 1871; Кривенко А.Н. Интересы и права частных лиц в вопросе об устройстве железных дорог на Кавказе и колоссальные потери страны от бездорожья. СПб., 1906; Пушечников А.Н. К вопросу о постройке Армавир-Майкоп-Туапсинской железной дороги и отпускного порта в Туапсе // Железнодорожное дело. СПб., 1906. №24; Пушечников А.Н. К вопросу о постройке Черноморской и, вообще, железных дорог на Кавказе // Железнодорожное дело. СПб., 1906. №18.; Печковский В.Н. Современные задачи русской железнодорожной политики и местные железные дороги. СПб., 1907; Пушечников А.Н. К вопросу о постройке железных дорог в Кубанской области // Железнодорожное дело. СПб., 1907. №33; По вопросу Армавир-Майкоп-Туапсинской железной дороги. СПб., 1908; Никитин Б. Д. Записка о новых железных дорогах в Ставропольской губернии. М., 1909; Организация и задачи общества Армавир-Туапсинской железной дороги / Армавир-Туапсинская железная

Таким образом, при подготовке данной диссертации был задействован широкий круг источников, который определил структуру работы, позволил решить поставленные задачи и достичь цели исследования.

Методология исследования. При написании кандидатской диссертации применялись принципы объективности, историзма и научности. Привлечение широкого спектра источников помогло придерживаться в диссертационном исследовании принципа объективности. Проблемно-хронологический подход является основой для данного исследования. Реконструкция явлений и событий производится последовательно, согласно логике их развития, а также с учетом хронологии и исторической обстановки, что позволяет реализовать принцип историзма.

В работе использовались следующие методы исторического познания: хронологический, сравнительный и типологический. С их помощью была реконструирована последовательность формирования и развития системы железнодорожного сообщения на территории Северного Кавказа, выявлены и проанализированы проблемы общества Армавир-Туапсинской железной дороги, связанные со строительством и эксплуатацией собственной транспортной инфраструктуры. Картографический и статистический методы применялись для определения экономической целесообразности и анализа количественных данных потенциала перевозок на проектируемых линиях и магистралях. Использование в исследовании материалов и источников, относящихся к различным дисциплинам, позволило реализовать комплексный подход: это дало возможность всесторонне изучить и оценить деятельность акционерного общества Армавир-Туапсинской железной дороги. Рассмотрение и анализ значения личностного фактора позволило очеловечить прошлое и раскрыть вклад конкретных деятелей в решении стоявших перед транспортным предприятием проблем.

Новизна научной разработки темы состоит в том, что это первая обобщающая работа, посвященная истории Армавир-Туапсинской железной дороги в досоветский период, при написании которой применялся комплексный подход и задействовался широкий круг источников.

В первую очередь следует отметить, что новация исследования заключается в обращении к личностным аспектам и характеристикам биографий конкретных деятелей, внесших значительный вклад в дело строительства и эксплуатации Армавир-Туапсинской железной дороги (А.Д. Переясловский, Г.Г. Шахбудагов, Н.И. Виллер, П.В. Березин, Р.Ф. Лоренц, А.В. Складов). Прежде данная проблематика не изучалась.

дорога. Армавир, 1909; Львов Ю.А. Краткие соображения по вопросу об организации русских железных дорог. СПб., 1909; Табурно И.П. Новая панاما – Н.А. Демчинского. СПб., 1910; Лебедев Б.Н. Район дороги Астрахань-Торговая в экономическом отношении и ее вероятный грузооборот. СПб., 1913; Краснов П.Н. Проекты новых железных дорог на Северном Кавказе // Известия совета обследования и изучения Кубанского края. Краснодар, 1921.

³⁰ Русский инвалид. – СПб., 1903, 1910, 1913-1915; Коммерсант. – М., 1913, 1916; Кавказ. – Тифлис, 1872, 1875, 1913, 1914; Кубанские областные ведомости. – Екатеринодар, 1882, 1907-1909, 1914, 1916; Новая заря. – Екатеринодар, 1910; Северокавказский край. – Ставрополь, 1911-1912; Майкопская газета. – Майкоп, 1910, 1911, 1915; Отклики Кавказа. – Армавир, 1909-1917; Туапсинские Отклики. – Туапсе, 1914.

Во-вторых, впервые на научном уровне с привлечением разнообразных источников рассматривается и анализируется строительство Благодарненской линии Армавир-Туапсинской железной дороги, которая должна была соединить коротким маршрутом ряд районов Ставропольской губернии с сооружаемым в Туапсе новым коммерческим портом. Необходимо также подчеркнуть, что до настоящего исследования многие аспекты этого процесса являлись белым пятном в историографии, либо освещались на любительском – краеведческом уровне. В связи с этим был создан и внедрен в историографию целый ряд мифов, связанных с историей строительства и эксплуатации данного участка дороги.

В-третьих, в работе впервые подробно рассматривается процесс возведения в Туапсе портовых устройств акционерным обществом Армавир-Туапсинской железной дороги.

В-четвертых, до настоящего исследования не изучались вопросы, связанные с нереализованными планами и проектами акционерного общества Армавир-Туапсинской железной дороги, которые были направлены на дальнейшее развитие собственной железнодорожной сети.

В-пятых, впервые в историографии уделяется внимание отдельным социальным процессам и проблемам, нашедшим свое отражение в борьбе деятелей кубанского казачества с руководством транспортного предприятия, в чем можно усмотреть проявление острого социального конфликта между представителями данного сословия и иногородними.

В-шестых, история Армавир-Туапсинской железной дороги в дореволюционный период рассматривается в тесной связи с хозяйственно-экономическими, демографическими, социокультурными процессами развития региона, а также оценивается ее роль в трансформации самых разных сторон жизни местного населения.

На защиту выносятся следующие положения исследования:

1. Развитие транспортной инфраструктуры Северного Кавказа связано с российской колонизацией региона. Первоначально коммуникации строились в военно-стратегических целях, но с 1860-х гг., после окончания Кавказской войны и проведения общероссийских реформ, возрастала их хозяйственно-экономическая роль. До последней четверти XIX в. обширные территории региона не имели надежных связей с центром страны, а отсутствие всесезонных дорог тормозило развитие промышленности, сельского хозяйства и торговли. Для решения этой проблемы в 1872–1875 гг. была проложена первая железнодорожная линия Северного Кавказа – Ростов-на-Дону – Владикавказ.

2. Владикавказская железная дорога внесла значительный вклад в развитие транспортной инфраструктуры Юга России: изменила структуру и маршруты грузопотоков, способствовала расширению посевных площадей, внедрению современных агротехнологий, росту добычи и переработки полезных ископаемых, удешевлению промышленной продукции. Дорога связала Кавказ с центральными регионами страны, а Поволжье с

Черноморским побережьем. Однако со временем монополистическая политика правления Владикавказской железной дороги стала препятствовать экономическому развитию края, что вынудило правительство к мерам, приведшим к формированию конкурентной среды в железнодорожных перевозках.

3. Проекты линии Армавир – Туапсе, составленные в последней четверти XIX в., преследовали исключительно экономические цели, но не были реализованы из-за отсутствия средств. В начале XX в. правительство по военно-стратегическим соображениям приняло решение о строительстве магистрали Армавир – Майкоп – Гойтхский перевал – Туапсе до соединения с Закавказской дорогой, однако в 1905 г., вследствие тяжелой Русско-японской войны, отменило его. В 1907 г. к проекту вернулись: сказались монополия общества Владикавказской дороги, оставлявшего без удовлетворения ходатайства населения о новых ветвях, и неспособность существующих магистралей справляться с перевозками в период сбора урожая. Особую роль в пересмотре правительственного подхода к выдаче концессий сыграло объединение предпринимателей, интеллигенции и кубанского казачества. В те же годы в Кубанской области был создан ряд новых железнодорожных обществ. Одним из первых стало акционерное общество Армавир-Туапсинской дороги, получившее право на сооружение линии Армавир – Туапсе и коммерческого порта на Черном море. Проект решал транспортно-логистические проблемы Закубанья и открывал кратчайший путь для экспорта зерна через порт в Туапсе.

4. Строительство линии Армавир – Белореченская – Туапсе с ветвью к Майкопу началось в сентябре 1909 г. и должно было завершиться через два с половиной года. На равнинном участке Армавир – Белореченская – Майкоп работы шли успешно: 12 декабря 1910 г. на всем его протяжении открыли временное коммерческое движение. В горной части от Белореченской до Туапсе строительство шло медленнее из-за сложного рельефа и климата, отсутствия гужевых дорог для подвоза материалов, эпидемий, нападений разбойничьих банд на рабочих и неудачного выбора подрядчика по пробивке тоннелей. Дополнительно реализации проекта мешало противодействие Владикавказской дороги, администрация которой ограничивала пропуск вагонов через свою станцию, а также позиция части кубанского казачества, стремившегося устранить из руководства общества иногородних вне зависимости от их профессиональных качеств. Все это серьезно сдвинуло сроки ввода дороги в эксплуатацию.

5. Ключевым условием развития молодого предприятия были портовые сооружения в Туапсе. Их возведение осложнила некомпетентная деятельность французского подрядчика Першо, назначенного по настоянию банков-кредиторов: низкие темпы работ привели к финансовым издержкам и срыву графика. К началу Первой мировой войны порт завершен не был, а мобилизация рабочих, реквизиция военным ведомством судов и оборудования, перебои в поставках материалов и топлива, инфляция, затем

революция 1917 г. и Гражданская война практически остановили строительство. Таким образом, первое в России концессионное соглашение о создании комплексной транспортной инфраструктуры силами частного акционерного общества не достигло всех целей, однако в ходе проекта были разработаны и применены уникальные технологические решения, повлиявшие на развитие Туапсе как портового города.

6. При учреждении общества, строительстве и эксплуатации линий Армавир-Туапсинской дороги ключевую роль играл человеческий фактор. Благодаря усилиям конкретных личностей (А.Д. Переясловского, П.Н. Перцова, А.Н. Кривенко, П.В. Березина, Н.И. Виллера, Г.Г. Шахбудагова, Р.Ф. Лоренца, А.В. Склярова, Н.В. Нероды, В.А. Соковича, Н.Н. Кашкина) Черноморское побережье было надежно связано с центральными районами страны.

7. Концессия на сооружение Благодарненской линии, полученная 28 мая 1912 г., дала начало новому этапу расширения сети общества. Ветви, направлявшиеся на восток от Армавира, создавали короткий маршрут вывоза зерна из Ставропольской губернии через Туапсинский порт и открывали перспективу продления линии к Астрахани и Волжскому торговому пути. Строительство началось 15 марта 1914 г. и должно было завершиться за три года, однако вступление России в мировую войну, революционные события 1917 г. и Гражданская война резко осложнили работы. Несмотря на это, с середины 1917 г. на отдельных участках началась коммерческая перевозка грузов и пассажиров, но до установления советской власти вчерне был закончен лишь головной участок Армавир – Ставрополь – Петровское. Это во многом предопределило судьбу дороги Армавир – Ставрополь, закрытой в первой половине 1922 г. и ликвидированной в 1927 г.

8. Стратегия развития собственных коммуникаций общества заключалась в проектировке и постройке линий с грузопотоком, направленным к головному участку магистрали, ведущей в порт Туапсе. Мировая война, революция и Гражданская война не позволили реализовать эти планы.

9. При сооружении порта и линии применялись передовые для того времени технологии: петлевой тоннель, опускание железобетонных массивов-гигантов в основание волноломов, товарный паровоз серии «БІ» – самый мощный из серийно выпускавшихся в дореволюционной России.

10. Строительство Армавир-Туапсинской железной дороги существенно повлияло на развитие значительной части Северо-Кавказского региона: рост населения, изменение структуры занятости, стимулирование предпринимательства и модернизации лесной отрасли и сельского хозяйства, формирование хозяйственных связей между Кубанской областью, Черноморской и Ставропольской губерниями и центром страны, а также способствовало развитию образования и культуры края. Соединение Закубанья и Туапсе с общероссийской сетью заложило основу нового этапа

развития путей сообщения Черноморского побережья и повысило обороноспособность государства.

Теоретическая значимость работы заключается в том, что содержащиеся в ней материалы и выводы дополняют и уточняют имеющиеся на сегодняшний день представления о деятельности акционерного общества Армавир-Туапсинской железной дороги, а также о ее влиянии на социально-экономическое развитие ряда районов Кубанской области, Черноморской и Ставропольской губерний в начале XX в.

Практическая значимость исследования состоит в возможности использования ее материалов при подготовке экскурсий и музейных экспозиций, специальных лекционных и семинарских курсов по регионоведению, посвященных истории развития транспортной системы Северного Кавказа в досоветский период. Положения и выводы, сформулированные в данной работе, являются прочной основой для монографии о становлении железнодорожного сообщения на юге Российской империи.

Соответствие диссертации паспорту научной специальности. Характер, содержание и результаты диссертационного исследования соответствуют паспорту специальности соответствует паспорту научной специальности ВАК РФ 5.6.1 – «Отечественная история», в частности п. 7 – История развития различных социальных групп России, их общественно-политической и социально-культурной жизни, а также хозяйственной деятельности; п. 17 – Личность в российской истории, ее персоналии. История российских элит; п. 19 – История развития российского города и деревни; п. 21 – История экономического развития России, ее регионов.

Апробация и внедрение результатов исследования. Диссертация прошла обсуждение на заседании кафедры отечественной и всеобщей истории Армавирского государственного педагогического университета и была рекомендована к защите. Основные положения исследовательской работы изложены в докладах конференций различного уровня. Всего по теме диссертации опубликовано 18 научных статей, в том числе четыре – в изданиях, рекомендованных ВАК.

Структура исследования. Работа состоит из введения, трех глав, которые разделены на параграфы, посвященные различным аспектам развития транспортной инфраструктуры Северного Кавказа, заключения, списка использованных источников и литературы и приложений. В основе структуры диссертационного исследования лежит проблемно-хронологический принцип.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Во **введении** обосновывается актуальность темы, оценивается степень ее изученности, определяются объект, предмет, цель и задачи, хронологические и географические границы работы, дается характеристика источников, раскрывается методология, научная новизна, практическая и

теоретическая значимость, приводятся положения, выносимые на защиту, и сведения об апробации результатов исследования.

Глава 1. «Предпосылки, факторы и условия создания акционерного общества Армавир-Туапсинской железной дороги» состоит из трех параграфов и посвящена анализу развития путей сообщения на территории Северного Кавказа во второй половине XIX – начале XX века.

В параграфе 1.1. **«Общая характеристика транспортной инфраструктуры Северного Кавказа во второй половине XIX – начале XX века»** обосновывается положение о том, что до российской колонизации регион практически не имел развитых путей сообщения: существовали лишь грунтовые дороги и горные тропы, строившиеся без специальных технологий. Развитию мешали рельеф, преобладание натурального хозяйства и отсутствие крупных городов, а также сезонность – зимой дороги заносило снегом, весной и осенью они становились непроходимыми; передвижение по региону осложнялось также частыми нападениями горцев. С вхождением региона в состав Российской империи дорожное строительство стало инструментом колонизации и экономической интеграции края. Первые коммуникации создавались в степях правого берега Кубани и тесно связывались с кордонными линиями; строили их силами армии и казачества. Значительный вклад внесли командующий Кавказской линией А.А. Вельяминов и наместник М.С. Воронцов, при котором возвели мосты через Кубань, Лабу и Белую и устроили дорогу через Марухский перевал. После окончания Кавказской войны (1864 г.) пути сообщения утратили военное значение, а второстепенные дороги перешли в ведение Кубанского казачьего войска, содержание которых покрывалось сбором за проезд по мостам и переправам. В пореформенный период регион активно заселялся переселенцами из России: население Кубанской области выросло с 600 тыс. до почти 2 млн человек, а в целом по Северному Кавказу – до 4,5 млн к 1897 г. Приток мигрантов коренным образом изменил этнический состав и социально-экономическое развитие края, хотя на горные районы сильно повлияло махаджирство – исход горцев в Османскую империю. Несмотря на богатые ресурсы (нефть Грозненских и Майкопских месторождений, плодородные земли, полезные ископаемые), бездорожье сдерживало развитие промышленности и торговли. Водный транспорт был ограничен, поэтому строились порты Азовского и Черноморского побережья (Ейск, Новороссийск, Анапа), однако без всесезонных дорог они не работали в полную силу.

Ключевым событием стало железнодорожное строительство: в 1875 г. была открыта линия Ростов – Владикавказ (652 версты), давшая мощный импульс экономике региона: появились новые технологии и перерабатывающая промышленность, усилилась миграция. К началу XX в. Владикавказская дорога превратилась в транзитную магистраль протяженностью около 2 500 верст, но ее монополия вызывала недовольство населения. В ответ правительство создало конкуренцию: были учреждены

новые акционерные общества, построившие линии Армавир – Туапсе, Ейск – Сосыка и другие (1908–1912 гг.).

Таким образом, транспортная сеть Северного Кавказа возникла в рамках российской колонизации, прошла путь от военного назначения к хозяйственно-экономическому и стала основой интеграции региона в общероссийское пространство.

В параграфе 1.2. «Формирование системы путей сообщения обществом Владикавказской железной дороги в XIX – начале XX века» рассматривается деятельность общества Владикавказской железной дороги (ВлжЖД) по созданию железнодорожной сети региона в XIX – начале XX вв. Строительству магистралей на Северном Кавказе предшествовали линии Грушевка – Аксай (1863) и Аксай – Ростов-на-Дону (1868). Проект Ростово-Черноморской дороги через Екатеринодар (1867–1868 гг.) финансирования не получил, поэтому решение о строительстве линии Ростов – Владикавказ было принято в 1869 г. на совещании с участием Александра II. После изысканий по четырем вариантам в 1872 г. утвердили маршрут Ростов – Кавказская – Невинномысская – Владикавказ. Концессию, несмотря на конкуренцию претендентов (Полякова, Фалькенгагена и других), получил инженер Р.В. Штейнгель: основные соискатели были отстранены из-за подозрений в подкупе чиновников. В 1872 г. создано акционерное общество с капиталом 27,2 млн руб., и уже 2 июля 1875 г. линия протяженностью 652 версты сдана в эксплуатацию. Однако дорога прошла вдали от городов и торговых центров, первое десятилетие ее деятельность оставалась нестабильной и требовала регулярных государственных дотаций.

Для стабилизации финансов общество добивалось выхода к Черноморскому морю. После доклада атамана Кубанской области Н.Н. Кармалина (1881) и генерального плана развития сети МПС (1882) в 1884 г. оно получило концессию на линию Тихорецкая – Екатеринодар – Новороссийск и стало именоваться Владикавказской дорогой. Новороссийская ветвь (258 верст) строилась с апреля 1885 г.: участок до Екатеринодара открыли в 1887 г., а сложный горный участок Екатеринодар – Новороссийск с двумя туннелями и сотней мостов – в 1888 г. В порту Новороссийска общество возвело собственные причалы и крупнейший в Европе элеватор. С 1888 г. дотации стали не нужны, акционеры получали высокие дивиденды, а перевозка зерна с 1877 по 1892 г. выросла в 25,7 раза.

В 1890-е годы сеть активно расширялась: Беслан-Петровская ветвь (1894) дала импульс грозненской нефтяной промышленности; Минераловодская ветвь и Железноводский подъездной путь (1894–1897) связали курорты Кавминвод с общероссийской сетью; Ставропольская ветвь («Хлебная дорожка», 1897) обеспечила сельхозтоварам выход на мировой рынок; Царицынская ветвь (1899) превратила магистраль Царицын – Новороссийск в экспортную артерию Поволжья; линии Петровск – Дербент (1899) и Дербент – Баладжары (1900) соединили Закавказье с центром России, изменив экономику Дагестана и открыв бакинской нефти путь на

рынки. Ветка Екатеринодар – Кавказская (1900) разгрузила Тихорецкий узел. Русско-японская война и революция 1905–1907 гг. прервали строительство на десять лет.

Таким образом, ВлкЖД преобразила экономику региона, но делала ставку на рентабельные транзитные линии в ущерб местным, что породило недовольство населения и привело к появлению в 1908 г. первых конкурентов – Армавир-Туапсинской и Ейской дорог.

В параграфе 1.3. «Основные факторы и предпосылки создания акционерного общества Армавир-Туапсинской железной дороги» рассматривается история возникновения акционерного общества Армавир-Туапсинской железной дороги (АТЖД).

Идея линии Армавир – Туапсе появилась сразу после пуска первой дороги Северного Кавказа: в 1875 г. инженер Е.Д. Вурцель провел изыскания маршрута Армавир – Майкоп – Гойтхский перевал – Туапсе, но дальше исследований дело не пошло. В начале XX в. проект получил военно-стратегическое звучание: военное ведомство искало короткий путь снабжения Закавказья в случае войны с Турцией, не полагаясь на уязвимые морские перевозки. МПС рассматривало линию через Большой Кавказский хребет либо Черноморскую магистраль с тремя вариантами северного участка. Маршрут несколько раз пересматривался, пока в августе 1903 г. Николай II лично не определил строительство линии Армавир – Туапсе с ветвью на Майкоп обществом ВлкЖД. Однако в 1904 г. из-за Русско-японской войны постройку отложили, а в 1905 г. все решения аннулировали: у казны не было средств, а ВлкЖД не хотела появления альтернативы Новороссийскому порту.

Монопольная политика ВлкЖД, тормозившая развитие региона, привела к консолидации местных предпринимателей, интеллигенции и казачества. В 1907 г. неудачную попытку получить концессию сделал инженер Т.А. Энфиаджианц. Успеха добился опытный строитель железных дорог П.Н. Перцов, поддержанный А.С. Ермоловым, наместником Воронцовым-Дашковым и бывшим туапсинским старостой А.Н. Кривенко – многолетним энтузиастом дороги и порта в Туапсе. Перцов с Вурцелем провел дополнительные изыскания, снизив стоимость версты со 130 до 92 тыс. руб.

На заседаниях Государственной комиссии 1908 г. проект Перцова конкурировал с планом ВлкЖД по дешевым подъездным путям на старом подвижном составе. Местные делегаты решительно поддержали Перцова: атаман Переясловский обвинил монополиста в закрытии приема грузов в разгар уборочной страды. Комиссия и II Департамент Государственного совета отклонили возражения министров Коковцева и Шауфуса, опасавшихся за Новороссийский порт, и признали дорогу имеющей общегосударственное значение. 17 июля 1908 г. император утвердил Устав АТЖД: линия Армавир – Туапсе с ветвью на Майкоп (252 версты) и порт в

Туапсе, концессия на 81 год, капитал – 4 млн руб. акций и 33,5 млн руб. гарантированных облигаций.

Таким образом, создание АТЖД стало итогом борьбы с монополией ВлкЖД, изменило правительственный подход к выдаче концессий и должно было решить транспортные проблемы Закубанья, дав зерну кратчайший экспортный выход через новый порт Туапсе.

Глава 2. «Этапы и специфика процесса строительства железной дороги Армавир – Туапсе и коммерческого порта на Черноморском побережье» состоит из трех параграфов, посвященных рассмотрению и анализу этапов строительства магистрали Армавир – Туапсе и коммерческого порта, а также оценке роли отдельных личностей при создании акционерного общества АТЖД и в процессе сооружения и эксплуатации ее линий.

В параграфе 2.1. «Основные этапы работ по проведению железнодорожной линии Армавир – Туапсе» рассмотрены и проанализированы этапы строительства железной дороги Армавир – Туапсе в 1909–1915 гг.

30 апреля 1909 года общество АТЖД получило юридическое право на реализацию проекта после внесения 2 млн руб. на специальный счет. Уже в этот день состоялось первое собрание акционеров, где было принято решение о начале строительных работ.

Для реализации проекта требовалось серьезное финансирование. Общество заключило договоры с английскими банками и успешно разместило облигационный заем. К 20 октября 1909 года на счет АТЖД поступило более 28 млн руб. Однако воспользоваться этими средствами в полной мере не удалось из-за бюрократических проволочек с утверждением проектной документации.

Проект железной дороги и все необходимые расчеты были поданы 15 апреля 1909 года, но рассмотрение затягивалось. Только в июле 1909 года, после настойчивых ходатайств, МПС разрешило начать строительство равнинного участка Армавир – Белореченская с ветвью на Майкоп. Активная фаза строительства пришлась на осень 1909 г.: в октябре были заключены контракты с подрядчиками, а с весны 1910 г., с прибытием основной массы рабочих и специалистов, работы набрали полный темп. Однако строительный сезон 1910 г. сопровождался рядом негативных факторов: эпидемия холеры, унесшая жизни 58 рабочих, и начавшееся вытеснение иногородних специалистов из руководства общества. Особенно сложным оказался горный участок Белореченская – Туапсе. Его строительство велось в тяжелых условиях: пересеченный рельеф, суровый климат и удаленность от населенных пунктов. Работы велись медленно из-за необходимости пробивки шести тоннелей и строительства множества искусственных сооружений. Суровая зима 1910–1911 годов и весенняя распутица значительно затруднили строительство. Кроме того, на строителей часто нападали грабители. Несмотря на все трудности, к февралю 1914 года дорога была завершена, а регулярное движение поездов открылось 15 февраля 1915 года.

Таким образом, строительство АТЖД стало важным этапом в развитии транспортной системы России, несмотря на все сложности и препятствия, с которыми пришлось столкнуться строителям.

В параграфе 2.2. «Строительство Туапсинского порта» рассматриваются и анализируются вопросы, касающиеся предпосылок и этапов сооружения коммерческого порта и защитных устройств, возводившихся акционерным обществом АТЖД. Развитие Черноморского побережья после Кавказской войны 1864 г. упиралось в одну ключевую проблему – отсутствие портов и надежной связи с центром страны. В 1875 г. Кавказское строительное общество предлагало возвести портовые устройства сразу в пяти городах побережья, но план остался на бумаге. Построенное в 1898 г. казенное порт-убежище в Туапсе оказалось малоприспособленным: мелководье и открытость западным ветрам вынуждали перегружать товары с рейдовых судов баркасами. Реконструкция 1909 г. частично исправила ситуацию, однако без железной дороги порт имел лишь локальный район тяготения. Все изменилось 17 июля 1908 г., когда был утвержден устав АТЖД: общество получило право построить дорогу Армавир – Туапсе и порт с защитными сооружениями. Это был уникальный для царской России случай, когда одно частное предприятие создавало единую транспортную систему. Первоначальная смета в 4 млн руб. при утверждении выросла на 450 тыс., но и этих денег в итоге не хватило.

Конкурс на подряд состоялся в январе 1910 г., однако борьба была нечестной: банки-кредиторы и французский посол продвигали Першо, близкого к президенту Пуанкаре. Как вспоминал Перцов, «по результату конкуренции работы надлежало сдать немцам», но банк настоял на своем кандидате. Договор от 18 марта 1910 г. обещал завершить строительство к 1 октября 1912 г., но уже летом 1911 г. стало ясно, что француз работает неэффективно. Хотя совещание в Туапсе в сентябре 1911 г. выработало меры по ускорению работ, технический надзор продолжал фиксировать низкую производительность подрядчика. Першо переоформил договор на подконтрольное ему общество, стремясь уйти от претензий, но положение дел не изменилось. После понудительного наряда от 11 марта 1912 г. его признали несостоятельным: за два года выполнено лишь 37% наброски камня, 31% бетонных ящиков и 28% массивов, а построенная им эстакада оказалась непригодной. Строительство продолжилось хозяйственным способом под руководством специально созданного портостроительного управления во главе с Н.К. Пятницким.

Новый этап ознаменовался инженерными победами: после испытаний спускной конструкции в мае–июне 1913 г. в море установили первый массив-гигант южного мола. За сезон поставили 19 таких массивов и 280 бетонных блоков. Зимой 1913–1914 гг. потратили на подготовку к летней кампании: заготовили почти две тысячи бетонных ящиков, приобрели пароходы и плавучий кран. Однако в самый разгар сезона 1914 г. началась мировая война: мобилизация, запрет ночных работ, реквизиция судов, осадное

положение и бомбардировка Туапсе привели к простоям. Тем не менее южный мол был достроен, на волноломе установили 27 из 32 массивов. В 1915–1916 гг. работы продолжались: восстановили штормовые повреждения волнолома, углубили дно бухты, возвели склады, удлиннили южный мол с двумя причалами. Уже с апреля 1916 г. недостроенный порт начал коммерческую работу и привлек на линию почти 2,3 млн пудов дополнительных грузов. Но время работало против проекта. Топливный кризис января 1917 г., реквизиции техники, а после Февральской революции – волнения и забастовка рабочих осенью 1917 г. сорвали завершение строительства: в октябре правление остановило его и радикально сократило штат. Советская власть в 1918 г. попыталась продолжить работы, национализировав порт, однако Гражданская война с частой сменой власти в Туапсе сделала сезон 1918 г. фактически потерянным. Попытка завершить порт при поддержке администрации Вооруженных сил Юга России в 1919 г. также не дала результатов – техника была задействована в Новороссийске. В марте 1920 г. АТЖД национализировали, и на этом завершилась история порта как частного предприятия.

Таким образом, проект потерпел неудачу из-за нераспорядительности подрядчика Першо, мировой войны, революций и Гражданской войны. Тем не менее именно здесь впервые в России были применены уникальные технические решения, что сыграло важную роль в становлении Туапсе как портового города.

В параграфе 2.3 «Личностный фактор в истории Армавир-Туапсинской железной дороги» на основе широкого круга архивных документов исследуется роль личности в истории АТЖД. Показана решающая роль учредителей, инженеров и управляющих. Именно они определяли развитие предприятия на всех трех этапах его существования: организационном, строительном и эксплуатационном.

У истоков предприятия стояли А.Н. Кривенко, П.Н. Перцов и А.Д. Переясловский. О последнем до сих пор известно крайне мало, хотя без его энергии дорога могла не состояться вовсе. Коренной кубанский казак, атаман двух станиц, Переясловский понимал нужды земляков: организовал агитационную кампанию, добился выделения земли на льготных условиях, был принят Николаем II в составе казачьей депутации. Когда слухи о крахе проекта остановили продажу акций на столичной бирже, он создал комитет по продаже их местному населению в рассрочку: так АТЖД получила имя «народной дороги». Впрочем, его образ противоречив: одни видели талантливого предпринимателя и благотворителя, другие – человека, которого, по словам Перцова, окружали «сомнительные личности». Проводившееся в 1914 г. расследование злоупотреблений оборвала внезапная смерть Переясловского в ноябре того же года.

Если организационный этап держался на учредителях, то стройку вели главные инженеры. П.В. Березин сформировал инженерный состав и к концу 1910 г. обеспечил возможность открытия временного коммерческого

движения на всем протяжении линии Армавир – Белореченская – Майкоп. Его преемник Н.И. Виллер провел тяжелейшие работы в горах, однако пресса обвинила его в некомпетентности, и лишь открытое письмо инспектора Глейзера восстановило справедливость. Уход Виллера объясняли и перегруженностью, и давлением акционеров, недовольных медлительностью в деле подрядчика Першо. Завершил строительство Г.Г. Шахбудагов, при котором дорогу в 1915 г. передали в эксплуатацию; после него недолго руководил Р.Ф. Лоренц, а последним стал А.В. Складов – единственный инженер, прошедший путь от изысканий трассы до национализации общества.

Эксплуатационный период связан с управляющими дорогой. Опытный И.В. Нерода реформировал структуру служб, но в 1917 г. внезапно умер. Его фактического преемника Н.М. Булгакова МПС так и не утвердило. Этому помешало и отсутствие стажа, и участие в забастовке 1905 г. Пришедший в 1917 г. В.А. Сокович старался повысить рентабельность дороги, однако революция и Гражданская война свели реформы на нет. Замыкает этот ряд Н.Н. Кашкин, восстанавливавший разрушенное хозяйство в тяжелейших условиях до самого прихода советской власти и ареста в 1920 г.

Таким образом, история АТЖД убеждает, что судьбу транспортного проекта решали не только обстоятельства, такие как война, революция, конфликт казачества с иногородними, но и люди с их талантами, амбициями и слабостями. Именно они определили и успех строительства, и незавершенность уникального концессионного замысла.

Глава 3. «Проведение новых линий Армавир-Туапсинской железной дороги в Ставропольской губернии и перспективы дальнейшего развития дороги» состоит из трех параграфов, в которых рассматривается и анализируется процесс расширения железнодорожной сети акционерного общества Армавир-Туапсинской железной дороги, а также влияния транспортного предприятия на социально-экономическую и хозяйственную жизнь региона.

В параграфе 3.1 «Специфика и хронология строительства Благодарненской линии Армавир-Туапсинской железной дороги» анализируются этапы сооружения Ставропольских линий АТЖД и факторы, повлиявшие на их реализацию. Правление общества АТЖД ставило во главу угла расширение сети: без этого не было ни устойчивого развития, ни обещанных казачеству дивидендов. С 1909 г. технический отдел вел изыскания, и наиболее перспективным выглядело восточное направление. Оно позволяло превратить АТЖД в транзитную магистраль от Туапсинского порта к Ставрополью, Нижней Волге и Прикаспию. Уже 24 ноября 1909 г. акционеры решили добиваться концессии на линию Армавир – Петровское – Святой Крест с ветвями на Дивное и Лабинскую. Ходатайство поступило в МПС, но рассмотрение растянулось на весь 1910 г. Свое предложение подала и ВлжД, и лишь 18 марта 1911 г. проект АТЖД получил одобрение комиссии. 28 мая 1912 г. Николай II утвердил дополнение к уставу.

Обществу давалось юридическое право на строительство линии Армавир – Ставрополь – Петровское – Благодарное протяженностью 344 версты и 32-верстовой Лабинской ветви стоимостью 19,91 млн руб. Строительный капитал формировался за счет выпуска акций на 3 млн руб. и облигаций на 21 млн руб. Первые размещал Азовско-Донской коммерческий банк, вторые продавались при посредничестве английских финансовых учреждений. Весной 1913 г. он был полностью собран. Инженерный Совет, однако, удлинил трассу до 348 верст и увеличил смету до 23,07 млн руб. 12 января 1914 г. документацию утвердил министр путей сообщения.

15 марта 1914 г. работы развернулись одновременно на всех 19 участках трассы. Помня о недобросовестном подрядчике Першо, правление допустило к работам только проверенных контрагентов. К декабрю 1915 г. предполагалось открыть временное движение до Петровского, а к ноябрю 1916 г. – полностью сдать дорогу в эксплуатацию. Однако война внесла коррективы: мобилизация лишила строительство рабочих рук, реквизиция лошадей – гужевого транспорта. Тем не менее к концу 1916 г. земляное полотно было готово на 98%. Вместе с тем расходы к ноябрю превысили смету более чем на 11 млн руб. Покрыть перерасход планировалось облигационным займом, но в 1917 г. разместить его не удалось, и общество было вынуждено существовать за счет банковских кредитов.

18 июня 1917 г. было торжественно открыто движение до станции Державная, а осенью поезда пошли до Недреманной, тогда же начались грузовые перевозки и на участке Ставрополь – Петровское. Однако без смычки линия оставалась фактически подъездными путями ВлкЖД. В декабре 1917 г. из-за финансовых проблем и острого дефицита строительных материалов правление обсуждало даже полное прекращение стройки. Спасением стали рельсы Кавказского фронта, откуда после ухода фронтовых частей их вывезли летом 1918 г.: путь сомкнулся в единую линию Армавир – Ставрополь – Петровское в 192 версты, и 7 января 1919 г. на ней открылось коммерческое движение. Ветви к Благодарному и Дивному были признаны стратегически важными, и на их достройку была выдана ссуда почти в 20 млн руб., однако из-за отсутствия шпал рельсы были уложены лишь до станции Эген. В марте 1920 г. отступавшие белогвардейские части уничтожали транспортную инфраструктуру: местами разбирали железнодорожное полотно, жгли и взрывали мосты.

С установлением советской власти имущество АТЖД национализировали, недостроенную линию передали Кавжелдорстрою, а в 1922 г. из-за недостатка финансирования закрыли для движения участок Армавир – Ставрополь. В 1928 г. НКПС постановил снять с него рельсы для ремонта линии Ставрополь – Кавказская. В том же году открылось движение до Благодарного, а в 1930 г. – до Дивного. На этом формально завершилось строительство Благодарненской линии. Таким образом, судьбу дороги решили войны, инфляция, соперничество с Владикавказской дорогой и,

главное, смена хозяйственного строя. Магистраль проектировалась для вывоза зерна через Туапсе, в новых условиях экспорт прекратился.

В параграфе 3.2 «Проекты дальнейшего развития сети Армавир-Туапсинской железной дороги» рассматриваются и анализируются нереализованные планы общества АТЖД по развитию собственных транспортных коммуникаций. На протяжении всей истории акционерного общества его технический отдел непрерывно разрабатывал проекты расширения собственной сети. Руководство дороги не собиралось ограничиваться линией Армавир – Туапсе и планировало со временем соединить Сибирь с Черноморским побережьем прямой магистралью. Новые линии сулили рост доходов и стабильные дивиденды, а также позволяли быстро окупить дорогой горный участок и порт в Туапсе. Была и другая причина – географическое положение дороги. Конкурирующая Владикавказская железная дорога могла превратить молодое предприятие в подъездной путь своей магистрали Ростов-на-Дону – Владикавказ, и уже на первом собрании 30 апреля 1909 г. акционеры потребовали от правления решительных действий. Только 28 мая 1912 г. общество получило концессию на Лабинскую ветвь и Благодарненскую линию, что сняло угрозу изоляции. Но изыскания продолжались, и к весне 1914 г. в комиссию при МПС были переданы проекты трех линий, в том числе Белореченская – Тихорецкая – Грачи.

Эта магистраль считалась особенно перспективной. Она сокращала на 98 верст путь грузов из Ростова в Туапсе и создавала прямой выход к месторождениям антрацита и каменного угля восточной части Донецкого бассейна. Ходатайство было подано в 1914 г., однако начавшаяся война раз за разом откладывала решение, и за время согласований смета выросла многократно: с 35,5 млн руб. в 1914 г. до 49 млн в начале 1916-го и свыше 200 млн к 1918 г. Весной 1917 г. по распоряжению МПС под руководством главного инженера Г.Г. Шахбудагова начались окончательные изыскания трассы. Осенью они завершились, однако Октябрьская революция помешала юридическому оформлению концессионного соглашения. Попытки добиться разрешения у правительств Дона и Кубани в 1918 г. успеха не принесли. Донская комиссия отклонила ходатайство, а кубанская Рада не утвердила дополнение к уставу, и проект остался на бумаге.

Сходная судьба ждала и восточного направления, инициатором которого выступили астраханские власти. По проекту линия Дивное – Астрахань (355 верст) с ветвью Маныч – Торговая (182 версты) оценивалась в 36,7 млн руб., а после пересмотра сметы в 1916 г. – уже в 49,7 млн руб., однако Первая мировая война и революция отложили рассмотрение дела навсегда.

Наряду с транзитными магистралями АТЖД разрабатывала и короткие ветви, призванные усилить грузопоток на основной линии. Одну из этих ветвей обществу пришлось уступить. В 1916 г. концессия на Отрадненскую линию (77 верст, 4,3 млн руб.) перешла к конкурирующей Северо-Кавказской

железной дороге. Утрата Отраденской концессии лишь усилила интерес общества к маршрутам Майкоп – Даховская и Лабинская – Псебай (118 верст, 12 млн руб.). Изыскания под руководством Н.И. Андрусова подтвердили целесообразность строительства. Кубанское краевое правительство 13 декабря 1918 г. разрешило постройку, но без утверждения устава работы так и не начались.

Таким образом, каждый из этих проектов мог заметно изменить транспортную систему юга страны. Однако Первая мировая война, революция и Гражданская война не позволили реализовать ни один из них, и они остались на бумаге, не потеряв актуальности и сегодня.

В параграфе 3.3 «Роль и значение Армавир-Туапсинской железной дороги в хозяйственной и социально-экономической жизни региона» анализируется влияние, которое строительство и эксплуатация железнодорожной линии Армавир – Туапсе оказали на различные сферы жизни в отдельных районах Кубанской области и Черноморской губернии.

Железные дороги и сегодня составляют основу транспортной системы России. Они обеспечивают целостность и обороноспособность государства, способствуют развитию регионов и формированию единого хозяйственного пространства. Наглядной иллюстрацией этого служит строительство в начале XX века АТЖД, ставшей для Северного Кавказа, и прежде всего Закубанья, мощным двигателем перемен. Учреждение 17 июля 1908 г. акционерного общества и последовавшая стройка затронули не только экономику, но и быт местных жителей. Уже на этапе проектирования вдоль станций предусматривались объекты социального назначения: жилье для рабочих, бани, больницы, а возведение инфраструктуры продолжалось в течение всего существования общества.

Строительство началось с выкупа земель по рыночной стоимости. Часть закубанских поселений передавала их безвозмездно или в обмен на акции, становясь совладельцами дороги. Затем расчищали трассу, проводили мелиорацию, устраивали гужевые дороги и балластные карьеры. Через водные преграды возводились сотни мостов и труб, в горах пробивали тоннели, к станциям тянули водопроводы. Все это требовало рабочей силы, провианта и материалов, что меняло структуру занятости и увеличивало численность населения.

Главные материальные базы располагались в Армавире и Туапсе. Приезд специалистов из Петербурга и оживленная стройка преобразили оба города. Росли торговля и промышленность, новые дома уже снабжались водопроводом и электричеством. Магистраль требовала огромных объемов древесины, поэтому вблизи линии быстро развивались лесозаготовительные предприятия, а безлюдная нагорная полоса постепенно заселялась. Особую роль сыграли станции, среди которых выделялись Туапсе, Белореченская и Армавир. Вокзалы, за исключением туапсинского, строились в едином стиле рационального модерна и становились центрами притяжения общественной жизни. Имена людей, стоявших у истоков дороги, закрепились в

микротопонимах – станциях Андреевская, Кривенковская, Николенково.

С открытием движения АТЖД превратилась в транзитную магистраль, связавшую центральные области страны с Черноморским побережьем. Росли объемы грузовых и пассажирских перевозок, увеличивалось население Армавира, Майкопа, Туапсе и станиц, развивались кредитно-финансовая сфера и предпринимательство. Внесла дорога вклад и в социальную сферу: открывала лазареты и школы, поддерживала семьи служащих в тяжелые годы войн и революции, финансировала охрану линии.

Таким образом, роль АТЖД в жизни региона оказалась многоплановой. Она устранила транспортную изоляцию Закубанья и Туапсе, ликвидировала монопольное положение ВлКЖД и связала центральные области страны с Черноморским побережьем беспересадочным сообщением. Строительство магистрали стимулировало предпринимательскую активность и рост населения, дало толчок лесозаготовительной промышленности, способствовало развитию образования, здравоохранения и культуры. Включение линии в единую транспортную сеть империи повысило обороноспособность государства и открыло региону перспективы устойчивого экономического роста, заложив основу нового этапа развития железнодорожного сообщения на Черноморском побережье.

В **заключении** подведены итоги исследования. Основные выводы состоят в том, что деятельность акционерного общества АТЖД оказала существенное влияние на комплексное развитие значительной части Северо-Кавказского региона. В процессе сооружения портовой и железнодорожной инфраструктуры применялись инновационные для того времени технологии. Например, строительство петлевого тоннеля, опускание железобетонных массивов-гигантов в основание волноломов. Также был разработан проект нового паровоза серии "Ы", который являлся самым мощным товарным локомотивом, серийно выпускавшийся в дореволюционный период.

Строительство магистрали привело к росту численности населения, изменило структуру занятости жителей, простимулировало предпринимательскую активность, ускорило модернизационные процессы в лесной отрасли и сельском хозяйстве, сформировало разнообразные хозяйственно-экономические связи между отдельными районами Кубанской области, Черноморской, Ставропольской губерний и центром страны. Вместе с этим, деятельность акционерного общества положительно отразилась на развитии сферы образования и культуры края. Следует также отметить, что соединение железнодорожной линией Туапсе с центральными областями России заложило основу для нового этапа развития путей сообщения на Черноморском побережье, одновременно с этим повысив обороноспособность государства.

ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ ДИССЕРТАЦИИ ИЗЛОЖЕНЫ В СЛЕДУЮЩИХ ПУБЛИКАЦИЯХ:

Статьи, опубликованные в ведущих рецензируемых научных изданиях, рекомендованных Высшей аттестационной комиссией:

1. Бычков, Г.Н. Основные этапы и проблемы строительства Туапсинского порта Армавир-Туапсинской железной дороги / Г.Н. Бычков // Вестник Армавирского государственного педагогического университета: научный журнал. Вып. №2. – Армавир: АГПУ, 2023. – С.75-86 (0,77 п.л.).
2. Бычков, Г.Н. Памятник русской инженерной мысли: история моста Армавир-Туапсинской железной дороги через реку Уруп / Г.Н. Бычков // Вестник Армавирского государственного педагогического университета: научный журнал. Вып. №2. – Армавир: АГПУ, 2023. – С.87-95 (0,5 п.л.).
3. Бычков, Г.Н. Нереализованные проекты акционерного общества Армавир-Туапсинской железной дороги / Г.Н. Бычков // Вестник Адыгейского государственного университета. Сер.: Регионоведение: философия, история, социология, юриспруденция, политология, культурология. Вып. 3 (344). Майкоп: Изд-во Адыгейского университета, 2024. – С. 28-37 (0,83 п.л.).
4. Бычков, Г.Н. Руководители эксплуатационного управления Армавир-Туапсинской железной дороги (личностный фактор в истории) / Г.Н. Бычков // Вестник Майкопского государственного технологического университета. Вып. 17(1). Майкоп: ИП В.О. Кучеренко, 2025. – С. 11-28 (1,11 п.л.).

Другие научные публикации:

5. Бычков, Г.Н. Основные этапы и результаты строительства Армавир-Туапсинской железной дороги / Г.Н. Бычков // История и обществознание: научный и учебно-методический ежегодник. Выпуск XVII. – Армавир: АГПУ, 2020. – С.79-84 (0,45 п.л.).
6. Бычков, Г.Н. Предпосылки появления, основные этапы и результаты строительства Благодарненской линии Армавир-Туапсинской железной дороги / Г.Н. Бычков // История и обществознание: научный и учебно-методический ежегодник. Выпуск XVIII. – Армавир: АГПУ, 2021. – С.35-44 (0,74 п.л.).
7. Бычков, Г.Н. Сооружения Благодарненской линии Армавир – Туапсинской железной дороги как экскурсионные объекты / Г.Н. Бычков // Экскурсия в учебно-методической, научной и культурно-просветительской деятельности: материалы Региональной научно-практической конференции. – Армавир: АГПУ, 2021. – С.7-10 (0,22 п.л.).
8. Бычков, Г.Н. Андрей Дмитриевич Переясловский – видный деятель в

- области железнодорожного строительства на Кубани (штрихи к биографии) / Г.Н. Бычков // Лунинские чтения. Выпуск I: Материалы Всероссийской научно-практической конференции по археологии, локальной истории и музееведению Юга России. – Армавир: АртПринт, 2022. – С.115-121 (0,41 п.л.).
9. Бычков, Г.Н. Строительство Благодарненской линии Армавир–Туапсинской железной дороги: основные этапы истории / Г.Н. Бычков // Лунинские чтения. Выпуск I: Материалы Всероссийской научно-практической конференции по археологии, локальной истории и музееведению Юга России. – Армавир: АртПринт, 2022. – С.121-127 (0,43 п.л.).
 10. Бычков, Г.Н. Сооружения Благодарненской линии Армавир – Туапсинской железной дороги как объекты культурного и исторического наследия народов России на территории Краснодарского края и как ресурс гражданственности, патриотизма / Г.Н. Бычков // Историко-культурное партнерство народов Кубани как основа формирования духовных ценностей, патриотизма и гражданственности в образовательном пространстве Краснодарского края. Материалы Региональной научно-практической конференции. – Армавир: ИП Шурыгин В.Е., 2022. – С.22-27 (0,24 п.л.).
 11. Бычков, Г.Н. Инженер Петр Владимирович Березин в истории Армавир-Туапсинской железной дороги / Г.Н. Бычков // История и обществознание: научный и учебно-методический ежегодник. Выпуск XX. – Армавир: АГПУ, 2023. – С.37-40 (0,25 п.л.).
 12. Бычков, Г.Н. Главный инженер Армавир-Туапсинской железной дороги Николай Иосифович Виллер (штрихи к биографии) / Г.Н. Бычков // История и обществознание: научный и учебно-методический ежегодник. Вып. XX. – Армавир: АГПУ, 2023. – С.41-46 (0,47 п.л.).
 13. Бычков, Г.Н. Главные инженеры Армавир-Туапсинской железной дороги Рудольф Лоренц и Александр Скляров: штрихи к биографиям / Г.Н. Бычков // Перспективы развития индустрии туризма и гостеприимства: теория и практика: сборник трудов Седьмой Международной научно-практической конференции. – Ростов н/Д.: ФГБОУ ВО РГУПС, 2024. – С.164-170 (0,6 п.л.).
 14. Бычков, Г.Н. Инженер путей сообщения Г.Г. Шахбудагов в истории Армавир-Туапсинской железной дороги / Г.Н. Бычков // Перспективы развития индустрии туризма и гостеприимства: теория и практика: сборник трудов Седьмой Международной научно-практической конференции. – Ростов н/Д.: ФГБОУ ВО РГУПС, 2024. – С.171-176 (0,47 п.л.).
 15. Бычков, Г.Н. Роль немцев в развитии транспортной инфраструктуры Северо-Западного Кавказа / Г.Н. Бычков // Культура. Наука. Образование: научный журнал. Вып. №3 – Иркутский государственный университет путей сообщения. – Иркутск: ИрГУПС, 2024. – С.37-48

- (0,67 п.л.).
16. Бычков, Г.Н. Контрагенты Благодарненской линии Армавир-Туапсинской железной дороги / Г.Н. Бычков // Лунинские чтения. Выпуск II: Материалы Всероссийской научно-практической конференции по археологии, локальной истории и музееведению Юга России. – Иркутск: Медиамир, 2025. – С.121-129 (0,51 п.л.).
 17. Бычков, Г.Н. Административное деление Благодарненской линии Армавир–Туапсинской железной дороги в досоветский период / Г.Н. Бычков // Культура. Наука. Образование: научный журнал. Вып. №1 – Иркутский государственный университет путей сообщения. – Иркутск: ИрГУПС, 2025. – С.13-22 (0,48 п.л.).
 18. Бычков, Г.Н. Инженер путей сообщения В.А. Сокович (штрихи к биографии) / Г.Н. Бычков // Электронный сборник статей Международной научно-практической конференции: научный журнал. – СПб.: ПГУПС, 2026. – С.15-21 (0,38 п.л.).