

**Федеральное государственное бюджетное образовательное
учреждение высшего образования
«Армавирский государственный педагогический университет»**

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

Диссертация
на соискание ученой степени
кандидата исторических наук

Научный руководитель:
кандидат исторических наук,
доцент Ктиторов С.Н.

Армавир, 2026

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	3
Глава 1. Предпосылки, факторы и условия создания акционерного общества Армавир–Туапсинской железной дороги	35
1.1. Общая характеристика транспортной инфраструктуры Северного Кавказа во второй половине XIX – начале XX вв.	35
1.2. Формирование системы путей сообщения обществом Владикавказской железной дороги в XIX – начале XX вв.....	48
1.3. Основные факторы и предпосылки создания акционерного общества Армавир-Туапсинской железной дороги.....	60
Глава 2. Этапы и специфика процесса строительства железной дороги Армавир – Туапсе и коммерческого порта на Черноморском побережье	77
2.1. Основные этапы работ по проведению железнодорожной линии Армавир – Туапсе	77
2.2. Строительство Туапсинского порта.....	98
2.3. Личностный фактор в истории сооружения и эксплуатации Армавир- Туапсинской железной дороги.....	111
Глава 3. Проведение новых линий Армавир-Туапсинской железной дороги в Ставропольской губернии и перспективы её дальнейшего развития.....	132
3.1. Специфика и хронология строительства Благодарненской линии Армавир-Туапсинской железной дороги.....	132
3.2. Проекты дальнейшего развития сети Армавир-Туапсинской железной дороги	146
3.3. Роль Армавир-Туапсинской железной дороги в хозяйственной и социально-экономической жизни региона	160
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	180
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ.....	186
ПРИЛОЖЕНИЯ.....	213

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность темы исследования определяется ключевой ролью железнодорожного транспорта с момента своего появления по настоящее время 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 ряда 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 в финансовой сфере, развитию сельского хозяйства и промышленности.

Рассмотрение процесса создания и 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. Однако было бы неправильно сводить исследование процесса становления путей сообщения на юге Российской империи только к реконструкции этапов дорожного строительства и его влиянию на развитие сельского хозяйства и промышленности. Одной из важнейших составляющих данной проблемы является личностный фактор. Он находится в числе ключевых аспектов, оказавших значительное влияние на все этапы развития путей сообщения Северного Кавказа. Из этого следует, что без учета личностного фактора полное и объективное исследование данной проблемы невозможно.

Фундаментальная основа для развития современных железнодорожных линий на территории Северного Кавказа была заложена до 1917 г. Именно по этой причине изучение всех этапов ее становления в дореволюционный период имеет важное практическое значение и сегодня. На наш взгляд, опыт концессионного строительства транспортных коммуникаций и выработанные

механизмы государственного контроля в начале XX в. должны вызвать интерес у современных специалистов. Также необходимо отметить, что владение достоверными историческими 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. Исследование истории строительства и эксплуатации Армавир-Туапсинской железной дороги в досоветский период позволяет увидеть механизмы взаимодействия между экономическими процессами и технологическими новшествами, формировавшими облик региона в начале XX в.

В данном контексте важно рассмотреть как технические, так и социальные аспекты функционирования железной дороги, что создаст комплексную картину ее значения для региона. Актуальность темы также подтверждается недостаточной проработанностью вопроса в существующей научной литературе, что открывает перспективы для новых исследований. Анализ архивных документов и исторических сведений 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 имеет не только историографическую ценность, но и 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.

Уровень научной разработанности проблемы. При анализе историографии данной проблематики логично и целесообразно следовать

устоявшейся схеме, в рамках которой выделяют три ключевых временных периода: дореволюционный, советский и новейший.

Дореволюционных трудов о строительстве железных дорог, не имеющих источниковедческого характера, крайне мало. Это связано с особенностями тематики, исследуемой в кандидатской диссертации. Дело в том, что железнодорожные транспортные коммуникации, которые мы условно называем высокоскоростными, сравнительно с гужевыми путями сообщения, на территории Северного Кавказа начали активно формироваться только в последней четверти XIX в. Вследствие этого большинство работ, посвященных становлению транспортной системы на юге России, созданные в дореволюционный период, носят источниковедческий характер, так как освещают современное для авторов состояние системы транспортных коммуникаций, 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 Российской империи¹. Ознакомление с такими работами позволяет выявить общероссийские тенденции, наблюдающиеся при сооружении транспортной инфраструктуры в южных регионах страны. При этом становятся более заметными особенности, связанные с местными условиями. 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, как отдельных регионов, так и на государство в целом.

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.

В дореволюционной историографии региональные проблемы, связанные с необходимостью сооружения той или иной железной дороги, рассматривались через призму конкурентной борьбы. Так, с 1906 г. на страницах столичного журнала «Железнодорожное дело» между инженерами путей сообщения А.Н. Пушечниковым и Е.Д. Вурцелем развернулась активная полемика о возможности и целесообразности постройки железной дороги Армавир – Майкоп – Туапсе². В этом же году в Санкт-Петербурге 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. в столице в свет выходит 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. Несомненно, содержание данной работы имело исключительно пропагандистский характер и являлось одним из способов неформальной конкурентной борьбы. 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

² Пушечников А.Н. К вопросу о постройке Черноморской и, вообще, железных дорог на Кавказе // Железнодорожное дело. СПб., 1906. №18; Пушечников А.Н. К вопросу о постройке Армавир-Майкоп-Туапсинской железной дороги и отпускного порта в Туапсе // Железнодорожное дело. СПб., 1906. №24; 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; Вурцель Е.Д. Общие условия развития железнодорожной сети на Кавказе // Железнодорожное дело. СПб., 1907. №1; Вурцель Е.Д. По поводу записки инженера В.Н. Печковского «Руководящие принципы в будущей железнодорожной политике» // Железнодорожное дело. СПб., 1907. №31-32, №34-35; Пушечников А.Н. К вопросу о постройке железных дорог в Кубанской области // Железнодорожное дело. СПб., 1907. №33. №38-39.

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.

доказывались возможность реализации проекта и его выгоды для всей Российской империи⁴.

Подводя итоги вышесказанного, следует подчеркнуть, что в дореволюционный период не проводилось глубокого и обстоятельного анализа истории становления железнодорожного сообщения на Северо-Западном Кавказе. Это объясняется тем, что активное развитие транспортной сети в регионе началось лишь в последние два десятилетия 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 до революции рассматривалось как часть общих тенденций формирования капиталистического государства. 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

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.;Л., 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.

отрасли в целом. А.Л. Сидоров в своих исследованиях сосредотачивал внимание на кризисных явлениях в области железнодорожных перевозок. Он утверждал, что уже с 1910 г. существующие в стране магистрали не могли справиться с постоянно увеличивающимися потоками грузов, а с началом Первой мировой войны эта проблема стала ощущаться особенно остро и приобрела буквально катастрофический характер.

В советский период одновременно с разработкой обобщающих трудов, которые охватывали наиболее существенные вопросы функционирования всей железнодорожной сети Российской империи, достаточное внимание уделялось также изучению истории сооружения железных дорог в отдельных регионах⁷. В контексте данного исследования 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, на которых было открыто коммерческое движение, и неверно оценивает рентабельность их эксплуатации.

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. Таллин, 1970; Залужная Д.В. Транссибирская магистраль. Ее прошлое и настоящее. М., 1980; Косаковский, Г.И. Железные дороги Литвы. Вильнюс, 1975; Юрасов В.М. Магистраль имени Октября. М., 1990; Кулагин В.М. Приднепровская железная дорога. Днепропетровск, 1973; 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.

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 транспортного предприятия. Вместе с тем, в данной работе не уделено внимание Благодарненской линии, сооружаемой акционерным обществом в Ставропольской губернии и являющейся неотъемлемой частью железнодорожной сети Армавир-Туапсинской железной дороги. В то же время необходимо подчеркнуть, что исследование В.П. Расторгуева основывается на документальных первоисточниках акционерного общества Армавир-Туапсинской железной дороги и личных воспоминаниях автора.

Следует отметить, что 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. посвящается сборник статей, освещающих среди

¹⁰ Афанасьев М.А. 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.Г. История сооружения Армавир-Туапсинской железной дороги (рукопись). Армавир, 1961 // Фонды Армавирского краеведческого музея.

прочих текущих вопросов и ее историю¹². 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 коммерческого порта в Туапсе¹³.

Среди советских научных трудов, затрагивающих вопросы становления железнодорожного сообщения на Северном Кавказе, можно выделить работы В.А. Золотова, В.П. Крикунова и других исследователей¹⁴. В.Н. Ратушняк, анализируя сельское хозяйство и торговлю Северо-Кавказского региона, отмечает значительное влияние на их развитие наличие современных транспортных коммуникаций¹⁵. Изучение железнодорожной инфраструктуры Кубанской области также входит в состав урбанистических исследований¹⁶. Например, в историко-географическом очерке Е.И. Капитонова рассматривается воздействие Владикавказской железной дороги на социально-экономические процессы в Ейске.

Ф.В. Навозова в своей работе подчеркивает, что всестороннее развитие Майкопа в конце XIX в. сдерживалось отсутствием железнодорожного сообщения и плохим состоянием гужевых дорог¹⁷. При этом необходимо отметить, что исследовательница не всегда точно использовала фактические данные.

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.

¹⁴ Золотов В.А. Хлебный экспорт России через порты Черного и Азовского морей в 60-90 годы XIX века. Ростов н/Д., 1966; Крикунов В.П. Очерки социально-экономического развития Дона и Северного Кавказа в 60-90 годы XIX в. Грозный, 1973; Маньковский В.Г. По следам минувшего. Краснодар, 1973; Серебряков Н.В. Материалы по истории Северо-Кавказской железной дороги. Ростов н/Д., 1957.

¹⁵ Ратушняк В.Н. Сельскохозяйственное производство Северного Кавказа в конце XIX – начале XX века (к проблеме развития аграрного капитализма). Ростов-на-Д., 1989.

¹⁶ Коссович П.Ф. Майкоп. Краткий исторический очерк. Майкоп, 1957; Капитонов Е.И. Ейск. Историко-географический очерк. Краснодар, 1958.

¹⁷ Навозова Ф.В. Краснодарский край. Краснодар, 1955.

Таким образом, отличие историографии советского периода от дореволюционного заключается в появлении трудов, рассматривавших историю становления и функционирования железнодорожного транспорта в конкретных регионах, в частности на Северном Кавказе.

В советской историографии акцент сместился на изучение роли железных дорог в экономическом развитии регионов, на оценку их стимулирующего воздействия на социальные процессы и интеграцию отдаленных территорий в общегосударственную систему. Особое внимание уделялось анализу строительства железнодорожных магистралей как инструмента индустриализации и укрепления обороноспособности страны. Работы этого периода часто носили идеологический характер, подчеркивая достижения советской власти в развитии транспортной инфраструктуры.

На Северном Кавказе исследования фокусировались на таких ключевых проектах, как строительство Владикавказской железной дороги, которая сыграла важную роль в освоении региона. Ученые анализировали влияние железнодорожного транспорта на развитие сельского хозяйства, промышленности и межнациональных отношений. При этом отмечалось, что железные дороги способствовали преодолению экономической отсталости и укреплению связей между народами Кавказа. В отличие от дореволюционной историографии, где преобладали описательные подходы, 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, центральные архивы, библиотеки и музеи страны в начале XXI в. начинают внедрять компьютерные технологии, которые упрощают и ускоряют процесс поиска информации. Это, с одной стороны, способствует вводу в научный оборот огромных массивов источников, а с другой – создает благоприятные условия

для появления новых работ, посвященных истории развития железнодорожного сообщения, как в отдельных регионах, так и России в целом. Как и в предшествующий советский период, исследователи продолжают активно изучать и анализировать темы, связанные со строительством железных дорог. Среди обобщающих трудов выделяются работы, имеющие значительный систематизированный материал по различным региональным магистралям Российской империи¹⁸. Важно отметить, что данные исследования предлагают актуальную и концептуальную информацию теоретического характера.

О.Н. Елютин в своей статье «Золотой век железнодорожного строительства в России и его последствия» анализирует процесс сооружения магистральных линий на рубеже XIX – XX столетий. В ней автор подчеркивает его важность как экономического фактора и обосновывает значимость этого периода для развития общероссийской сети железных дорог¹⁹. Следует отметить, что 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 региона²⁰. 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 дороги²¹.

¹⁸ Фадеев Г.М. История железнодорожного транспорта России. 1836-1917 гг. Т.1. СПб., 1994; Афонин Г.М. Краткие сведения о развитии отечественных железных дорог с 1838 по 1990 гг. М., 1995; Градостроительство России середины XIX – начала XX века. Города и типы поселений. М., 2003.

¹⁹ Елютин О.Н. «Золотой век» железнодорожного строительства в России и его последствия. М: Научная цифровая библиотека PORTALUS.RU. Дата обновления: 22 марта 2021. URL: https://portalus.ru/modules/motors/rus_readme.php?subaction=showfull&id=1616406437&archive=&start_from=&uscat=& (дата обращения: 11.11.2024).

²⁰ 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.

²¹ Яковлев С.Ю. Из истории строительства железной дороги Армавир-Туапсе (1908-1914) // Отечественные архивы. Вып.4. М., 1996; Яковлев С.Ю. Договоры подрядчиков Армавир-Туапсинской железной дороги с рабочими как исторический источник // Особенности самосознания россиян: прошлое и современность.

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 функционирования Армавир-Туапсинской железной дороги²². Не малый 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 период²³. О.А. Леусян подходит к этой теме с новых позиций, демонстрируя взвешенный и объективный взгляд на использование источников и историографии, умело интегрируя выявленные документы в свои работы.

Большое значение в популяризации знаний об истории развития железнодорожного транспорта на Северном Кавказе имеют труды В.Т. Сидоренко и Г.М. Овсянникова²⁴. В них авторы дают обзорные характеристики процесса сооружения и эксплуатации линий на юге Российской империи. Г.М. Овсянников в книге «История железных дорог на Кубани» приводит недостоверные сведения об открытии движения на участке Армавир – Ставрополь – Петровское, указывая, что это произошло в

Армавир, 1996; Яковлев С.Ю. Индустриализация и общественная мысль России в конце XIX – начале XX вв.: к проблеме железнодорожного строительства // Общественная мысль и политические деятели России XIX – XX веков. Смоленск, 1996; Ктиторов С.Н. Реалии и перспективы развития Армавирского железнодорожного узла в конце XIX – начале XX вв // Вопросы Северо-Кавказской истории. Вып.3. Армавир, 1998; 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; 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: Печатный двор, 2018.

²² Яковлев С.Ю. Создание и развитие железнодорожного транспорта на Северном Кавказе. Конец XIX – начало XX вв. Автореф. дис. ... канд. ист. наук. М., 1999.

²³ Леусян О.А. Деятельность частных железнодорожных обществ Кубанской области и Черноморской губернии в начале XX века // Кубанский сборник. Т.1. (22). Краснодар, 2006.

²⁴ 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; Сидоренко В.Т. Путешествие в историю Северо-Кавказской железной дороги 1920-1991. Ростов н/Д., 2020; Сидоренко В.Т. Дорога в трех столетиях. Ростов н/Д., 2009; Сидоренко В.Т. История Северо-Кавказской железной дороги в фотографиях. Ростов н/Д., 2014; Овсянников Г.М. История железных дорог на Кубани: история Краснодарского отделения Северо-Кавказской железной дороги. Краснодар, 2008.

1916 г., тогда как этот процесс был поэтапным и начался только 18 июня 1917 г. Эта и другие ошибки в книге, скорее всего, связаны с недостаточным вниманием к деталям при изучении открытых источников. В 2015 г. к столетнему юбилею Армавир-Туапсинской железной дороги В.Т. Сидоренко издает отдельное монографическое исследование «История и судьба Туапсинки. 100 лет Армавир-Туапсинской железной дороге», в котором достаточно подробно освещает становление и развитие транспортной магистрали в досоветский период. Однако необходимо отметить, что в его работе имеется ряд неточностей, ошибок и автор не дает ссылок на первоисточники.

Также за последнее десятилетие были опубликованы еще две монографии по истории Армавир-Туапсинской железной дороги. Так, 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 требуется заметить, что 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»²⁵. 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 уделил проработке и анализу используемых материалов, что выразилось в неправильном написании фамилий лиц, о которых ведется повествование. Также приводится недостоверная датировка событий, а часть иллюстративного материала не была проверена на соответствие принадлежности к теме исследования. Это привело к

²⁵ 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.

искажению хронологии и последовательности событий, что мешает правильно и логично воспринимать исторические взаимосвязи описываемых явлений. 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 ходе настоящего диссертационного исследования применялись труды, посвященные различным региональным проблемам дореволюционного периода, в которых среди прочего освещаются отдельные вопросы, касающиеся развития транспортной инфраструктуры на Северном Кавказе. Например, некоторые аспекты строительства железных дорог затрагиваются в исследованиях хозяйственно-экономической жизни региона во второй половине XIX – начале XX в.²⁶ В работах таких ученых, как В.Н. Ратушняк, Т.А. Невская, И.А. Пустарнакова и Е.М. Багаева, рассматривается влияние транспортных коммуникаций на развитие сельского хозяйства, промышленности и торговли Северо-Западного Кавказа. Анализ роли железных дорог в контексте аграрной отрасли представлен в исследовании М.И. Лукомец²⁷. Работа И.А. Тверитинова посвящена изучению социально-экономического потенциала Сочинского округа в досоветский период. В ней автор акцентирует внимание на транспортных связях Черноморского побережья, рассматривая в том числе и процесс строительства Армавир-Туапсинской железной дороги²⁸.

²⁶ Ратушняк В.Н. Экономическое освоение Кубани // По страницам истории Кубани (краеведческие очерки). Краснодар, 1993; Очерки истории Кубани с древнейших времен по 1920 г. Краснодар, 1996; Невская Т.А. Столыпинская реформа на Северном Кавказе. СПб., 1997; Пустарнакова И.А. Развитие производительных сил на Северо-Западном Кавказе в условиях рыночной модернизации страны (60-е гг. XIX – начало XX вв.). Автореф. дис. ... канд. ист. Наук. Пятигорск, 2001; Багаева Е.М. Торгово-промышленная деятельность на Кубани в эпоху рыночных преобразований в России (1861-1914 гг.). Автореф. дис... канд. ист. Наук. Ставрополь, 2005.

²⁷ Лукомец М.И. Землевладение и землепользование на Кубани (1792-1925 гг.). Краснодар, 1992.

²⁸ Тверитинов И.А. Социально-экономическое развитие Сочинского округа во второй половине XIX – начале XX вв. Сочи, 2000.

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 различных путей сообщения с соседними поселениями и крупными торговыми центрами, от которых напрямую зависел производственно-хозяйственный потенциал местной промышленности и торговые обороты предпринимателей²⁹.

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 области³⁰. Краевед Г.П. Шапошников при рассмотрении дореволюционного прошлого Майкопа также затрагивает тему путей сообщения, связывавших город с соседними населенными пунктами³¹. Однако он, как и советский исследователь Ф.В. Навозова, допускает искажения фактов, включая неверные данные о времени открытия в Майкопе станции Армавир-Туапсинской железной дороги.

Существует целый ряд работ, которые фокусируются на изучении истории посада Туапсе³². В каждой из них, так или иначе, рассматривается влияние транспортных коммуникаций на всестороннее развитие населенного пункта. Так, исследователи В.Б. Ванцар и Г.Н. Салов акцентируют внимание на строительстве портовых сооружений, осуществляемых акционерным обществом Армавир-Туапсинской железной дороги. Они подчеркивают, что развитие портовой инфраструктуры стало ключевым фактором

²⁹ 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. Армавир. Армавир, 2007; Беликов Г.А. Облик старого Ставрополя. Ставрополь, 2007; Беликов Г.А. Ставрополь - врата Кавказа. Ставрополь, 1997.

³⁰ Ктиторов С.Н. История Армавира (досоветский период: 1839–1918 гг.). Армавир, 2002.

³¹ Шапошников Г.П. Майкоп в прошлом и настоящем. Майкоп, 2006.

³² Ванцар В.Б. Порт Туапсе: 100-летний веток истории. М., 2000; Салов Г.Н. 100 лет славных дел: «история Туапсинского морского торгового порта». Туапсе, 1999.; Лотник И.Г. Туапсе: форт, посад, город. Туапсе, 2011; Оноприенко А.М. Российским флотом рожденный. Историческая хроника. Туапсе, 1996.

экономического роста Туапсе, а строительство железнодорожной магистрали не только обеспечило доступ к Черноморскому побережью, но и способствовало активному товарообмену между внутренними районами страны и внешними рынками. Это, в свою очередь, стимулировало развитие промышленности и торговли. Г.А. Беликов и С.Н. Савенко в своих трудах подчеркивают, что строительство железных дорог повлияло на интеграцию Ставрополя в общероссийскую экономическую систему. Вместе с тем они отмечают, что развитие коммуникаций способствовало миграционным процессам, обмену культурными традициями и формированию новых социальных связей. В Ставрополе это привело к увеличению численности населения и разнообразию его состава, что, в свою очередь, повлияло на архитектурный облик и культурную жизнь города.

Таким образом, к настоящему времени по данной проблематике создана большая историографическая основа, так как Армавир-Туапсинская железная дорога привлекала внимание с момента своего создания в начале XX в. В советское время появляются первые исторические исследования, посвященные Армавир-Туапсинской железной дороге. В новейший период выходят первые монографии В.Т. Сидоренко, А.В. Забелина, С.И. Ермичевой. Однако, несмотря на наличие новейших монографий по истории Армавир-Туапсинской железной дороги, целый ряд проблем оказался вне поля зрения исследователей. Повествование носит чисто описательный характер. 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 и хронологии запуска на ней коммерческого движения, авторы не используют первоисточники. Именно поэтому назрела необходимость создания на основе обширного источникового 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;
- 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 (ГАРФ)³³; Российского государственного исторического архива (РГИА)³⁴; Российского государственного военно-исторического архива (РГВИА)³⁵; Российского

³³ ГАРФ. Ф.А-385. Верховный совет РСФСР 1937-1990.

³⁴ РГИА. Ф.23. Министерство торговли и промышленности; Ф.219. Департамент железных дорог Министерства путей сообщений; Ф.229. Канцелярия министра путей сообщения; Ф.240. Инженерный совет Министерства путей сообщения; Ф.350. Планы и чертежи по сооружению железных дорог (коллекция). Пояснительные и технические записки, продольные и поперечные профили земляного полотна отдельных участков дорог, карты и планы направления линий и ветвей отдельных дорог, проекты и планы искусственных и гражданских сооружений, водоснабжения станций, чертежи подвижного состава и другие материалы, относящиеся к проектированию и сооружению железных дорог в России; отчеты по эксплуатации железных дорог; Ф.376. Правление общества Черноморской железной дороги; Ф.1276. Совет министров (1905-1917).

³⁵ РГВИА. Ф.400. Главный штаб (1865-1918).

государственного архива Военно-Морского Флота (РГАВМФ)³⁶; Российского государственного архива экономики (РГАЭ)³⁷; Центрального государственного архива историко-политических документов Санкт-Петербурга (ЦГАИПД СПб)³⁸; Центрального государственного исторического архива Санкт-Петербурга (ЦГИА СПб)³⁹; Центрального государственного архива Санкт-Петербурга (ЦГА СПб)⁴⁰; Государственного архива Краснодарского края (ГАКК)⁴¹; Государственного архива Ставропольского края (ГАСК)⁴²; Государственного архива Ростовской области (ГАРО)⁴³; Архивного отдела администрации города Армавира (АОАА)⁴⁴.

Значительный объем сведений по изучаемой проблематике был привлечен из 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

³⁶ РГАВМФ. Ф.418. Морской генеральный штаб г. Петроград (1906-1918).

³⁷ РГАЭ. Ф.1884. Министерство путей сообщения СССР.

³⁸ ЦГАИПД СПб. Ф.Р-1728. Коллекция личных дел. Петроград (1917-1924), Ленинград (1924-1950).

³⁹ ЦГИА СПб. Ф.14. Императорский Петроградский университет. Петроград. 1819–1918; Ф.852. Петроградский биржевой комитет. Петроград. 1816–1917; Ф.381. Петроградский институт инженеров путей сообщения императора Александра I. Петроград. 1809–1918.

⁴⁰ ЦГА СПб. Ф.Р-1993. Управление объединенных построек железнодорожных линий Ленинград-Рыбинск, Ленинград-Орёл и Веймары-Краснофлотск («ЛЕНИНГРАДЖЕЛДОР») отдела постройки центрального управления железнодорожного транспорта Народного Комиссариата путей сообщения СССР. Ленинград 1922–1927; Ф.2881. Государственное образовательное учреждение высшего профессионального образования «Петербургский государственный университет путей сообщения» (ПГУПС) Федерального агентства железнодорожного транспорта. Санкт-Петербург. 1809–2007.

⁴¹ ГАКК. Ф.1. Станичные, куренные, хуторские, аульские и волостные правления Кубанской области; Ф.249. Канцелярия Наказного (Войскового) атамана Кубанского казачьего войска; Ф.252. Войсковое хозяйственное правление Кубанского казачьего войска; Ф.396. Войсковой штаб Кубанского казачьего войска; Ф.449. Кубанское областное правление; Ф.454. Канцелярия Начальника Кубанской области и Наказного атамана Кубанского казачьего войска; Ф.Р-143. Кубано-Черноморский областной Совет народного хозяйства; Ф.Р-229. Кубанский политехнический институт Народного Комиссариата просвещения РСФСР; Ф.Р-1547. Коллекция документов по истории Кубани, собранная краеведом Мироновым Палладием Васильевичем (1874-1952).

⁴² ГАСК. Ф.Р-2574. Святокрестовская уездная советская продовольственная комиссия.

⁴³ ГАРО. Ф.26. Управление Владикавказской железной дорогой и отдела путей сообщения Великого войскам Донского.

⁴⁴ АОАА. Ф.51. Акционерное общество Армавир-Туапсинской железной дороги; Ф.53. Контрагент по сооружению Армавир-Туапсинской железной дороги и портовых устройств в Туапсе; Ф.Р-164. Управление военного помощника начальника Армавирского линейного отдела Северо-Кавказской железной дороги; Ф.Р-247. Армавирская окружная рабоче-крестьянская инспекция.

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 кадровом составе строительного и эксплуатационного управления общества Армавир-Туапсинской железной дороги.

Материалы биографического характера, которые позволили нам раскрыть вклад отдельных личностей в дело строительства и эксплуатации Армавир-Туапсинской железной дороги, 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 объединённых 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 транспортной инфраструктуры акционерного общества 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 Великого 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 документов⁴⁵; материалы делопроизводства⁴⁶;

⁴⁵ Акты Кавказской археографической комиссии. Т.10. Тифлис, 1885; Акты Кавказской археографической комиссии. Т.9. Тифлис, 1884.

⁴⁶ 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

описания и обзоры⁴⁷, статистические источники⁴⁸; проектная и технико-экономическая документация⁴⁹; источники личного происхождения⁵⁰;

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.

⁴⁷ 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.

⁴⁸ 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;

рецензии и записки⁵¹; статьи из центральной и региональной периодической печати⁵².

Особую информационную ценность для нас представляют экономические записки по проектируемым линиям Белореченская – Тихорецкая – Грачи, Лабинская – Отрадная и расценочные ведомости линий Дивное – Астрахань, Торговое – Маныч. Они позволяют оценить перспективность данных направлений.

К числу важных источников, привлекаемых в данном исследовании, также относятся рукописи с воспоминаниями участников строительства, фотографии объектов транспортной инфраструктуры, хранящиеся в фондах

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.1. Екатеринодар, 1883.

⁴⁹ Изыскания железнодорожной линии Дивное – Астрахань. Расценочная ведомость / Армавир-Туапсинская железная дорога. СПб., 1914; Изыскания железнодорожной линии Торговое – Маныч. 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 станицы Удобной с приложением расценочной ведомости. М., 1913; Экономическая записка к проекту ветви Армавир-Туапсинской железной дороги от станции Лабинской до станицы 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.

⁵⁰ 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.

⁵¹ 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 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.

⁵² Русский инвалид – СПб.; Коммерсант – М.; Кавказ – Тифлис; Кубанские областные ведомости – Екатеринодар; Новая заря – Екатеринодар; Северокавказский край – Ставрополь; Майкопская газета – Майкоп; Отклики Кавказа – Армавир; Туапсинские Отклики –Туапсе.

Армавирского краеведческого и Туапсинского историко-краеведческого музеев. Необходимо отметить, что отдельным видом вещественных источников являются сохранившиеся до наших дней объекты транспортной инфраструктуры, возведенные в дореволюционный период. К ним относятся станционные здания, водонапорные сооружения, мосты, остатки путепроводов и железнодорожные насыпи. Они позволяют более наглядно представить их масштаб и функционал, связать расположение с окружающим ландшафтом, оценить структуру и качество материалов, которые применялись при строительстве. Из числа воспоминаний наибольший интерес представляют воспоминания инженера путей сообщения П.Н. Перцова, стоявшего у истоков создания акционерного общества Армавир-Туапсинской железной дороги. Благодаря им, мы узнали об истинных причинах регулярной смены руководителей строительного управления дороги.

Из центральной и региональной периодической печати наибольшую ценность имеют материалы Кубанских областных ведомостей. Содержание отдельных статей представляют собой полемику сторонников и противников прокладки железнодорожной линии к Туапсе с устройством нового коммерческого порта. Также необходимо отметить, что важную информацию для данного исследования несут в себе публикации армавирской газеты «Отклики Кавказа», в которых не только освещались все этапы строительства магистрали, но и рассматривалось ее значение для края и страны в целом. Статьи, размещенные в издании «Туапсинские отклики» отражают процесс сооружения портовых устройств и достаточно критично оценивают деятельность отдельных руководителей акционерного общества Армавир-Туапсинской железной дороги, что позволяет более объективно рассматривать историю транспортного предприятия.

В процессе изучения данной проблематики был задействован широкий круг источников, который определил структуру работы и позволил решить поставленные задачи и достичь цели диссертационного 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 разнообразных источников, методов и подходов.

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. Скляр). Важно подчеркнуть, что до настоящей работы данная проблематика в историко-краеведческой литературе не освещалась и отдельно не изучалась.

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.

Основные положения, выносимые на защиту:

1. Развитие транспортной инфраструктуры Северного Кавказа неразрывно связано с российской колонизацией региона. На начальном этапе создание коммуникаций преследовало исключительно военно-стратегические цели, но с 1860-х гг. в связи с окончанием Кавказской войны и проведением общероссийских реформ хозяйственно-экономическая роль путей сообщений стала возрастать. До последней четверти XIX в. обширные территории Северного Кавказа были лишены надежных транспортных связей с центральными регионами страны. Развитие промышленности, сельского хозяйства и торговли тормозилось отсутствием всесезонных дорог. Эта ситуация не соответствовала стратегическим интересам России и не могла оставаться без внимания властей. Для решения данной проблемы в 1872-1875 гг. была проложена первая железнодорожная линия на Северном Кавказе, соединившая Ростов-на-Дону с Владикавказом.

2. Владикавказская железная дорога внесла значительный вклад в развитие транспортной инфраструктуры Южного региона России. Она изменила структуру и маршруты грузопотоков, способствовала увеличению посевных площадей и внедрению современных технологий в сельском хозяйстве. Кроме того, ее работа повлияла на рост добычи и переработки полезных ископаемых и сделала промышленную продукцию более доступной для населения Северного Кавказа. Железная дорога обеспечила связь Закавказья и курортов Кавказских Минеральных Вод с центральными регионами страны, а районов Поволжья – с Черноморским побережьем. Однако со временем монополистическая политика правления акционерного общества Владикавказской железной дороги начала препятствовать

дальнейшему экономическому развитию края, что привело к ряду правительственных решений, в результате которых на территории Северного Кавказа наметилось формирование конкурентной среды в сфере железнодорожных перевозок.

3. Проекты железнодорожной линии от Армавира до Туапсе, составленные в последней четверти XIX в., преследовали исключительно экономические цели, но для их реализации не было найдено необходимых средств и ресурсов. В начале XX в. правительство по военно-стратегическим соображениям принимает решение о строительстве магистрали по маршруту: Армавир – Майкоп – Гойтхский перевал – Туапсе и далее по берегу Черного моря до соединения ее с Закавказской железной дорогой. Но, вследствие тяжелой для страны Русско-японской войны, в 1905 г. решение о строительстве магистрали было отменено. В 1907 г. к проекту по прокладке кратчайшего пути к Черноморскому побережью вновь возвращаются. Во многом этому послужила монопольная политика руководителей общества Владикавказской железной дороги, которые оставляли без удовлетворения ходатайства местного населения о строительстве новых ветвей, и неспособность существующих магистралей обеспечивать стабильную перевозку грузов в период сбора урожая. Совокупность этих факторов способствовала объединению усилий предпринимателей, интеллигенции и кубанского казачества в борьбе с существующим положением. В результате правительство было вынуждено пересмотреть подход к выдаче концессий на строительство железных дорог на территории Северо-Кавказского региона, что выразилось в учреждении целого ряда новых железнодорожных обществ в Кубанской области. Одним из первых было создано акционерное общество Армавир-Туапсинской железной дороги, которое получило право на сооружение железнодорожной линии по маршруту: Армавир – Туапсе и нового коммерческого порта на Черном море. Реализация этого проекта решала ряд транспортно-логистических проблем Закубанья и создавала

кратчайший путь для отправки товарного зерна на экспорт через сооружаемый большой коммерческий порт в Туапсе.

4. Строительство железнодорожной линии Армавир – Белореченская – Туапсе с ветвью к Майкопу началось в сентябре 1909 г. Согласно утвержденному правительством уставу оно должно было полностью завершиться через два с половиной года. На равнинном участке дороги Армавир – Белореченская – Майкоп работы проходили успешно, что выразилось в открытии 12 декабря 1910 г. на всем его протяжении временного коммерческого движения. Однако в горной части трассы от Белореченской до Туапсе строительство продвигалось существенно медленней. На это повлиял целый ряд факторов, как объективного, так и субъективного характера. К наиболее значимым препятствиям следует отнести сложный рельеф местности и специфический климат, почти полное отсутствие гужевых дорог для подвоза строительных материалов к сооружаемой линии, эпидемии опасных инфекционных заболеваний, частые и дерзкие нападения разбойничьих банд на рабочих с целью грабежа, неудачный выбор подрядчика по пробивке тоннелей. Также необходимо отметить и противодействие Владикавказской железной дороги, выражавшееся в искусственном ограничении числа пропускаемых вагонов через свою станцию и затягивании решения вопроса по устройству и организации совместной работы на Армавирском железнодорожном узле. Нужно подчеркнуть, что на процесс строительства определенное негативное влияние оказывал и менталитет кубанского казачества, выражавшийся в стремлении устранить из руководства общества иногородних, пренебрегая их профессиональными качествами. Все вышеперечисленные факторы серьезно повлияли на сроки передачи дороги в эксплуатацию.

5. Ключевым условием, обеспечивающим перспективы развития молодого транспортного предприятия, являлись портовые сооружения, возводившиеся акционерным обществом в Туапсе. На конечный результат этого процесса существенно повлияла некомпетентная деятельность

французского подрядчика Першо, на назначении которого настояли руководители банков, владевшие значительными пакетами акций и осуществлявшие кредитование проекта. Низкие темпы производства работ, проводимые контрагентом, привели к серьезным финансовым издержкам общества и срыву графика строительства. Вследствие этого, портовые устройства до начала Первой мировой войны завершены не были. В сложившихся условиях возведение порта продвигалось крайне медленно. Этому способствовали объективные факторы, вызванные мобилизацией рабочих и служащих, реквизицией военным ведомством судов и специального оборудования, перебоями в поставках строительных материалов и топлива, а также высокими темпами инфляции. Революционные события 1917 г. и последовавшая затем Гражданская война практически остановили процесс сооружения порта. Таким образом, следует признать, что по ряду объективных причин первое в России концессионное соглашение по созданию комплексной транспортной инфраструктуры частным акционерным обществом не смогло достичь всех поставленных перед ним целей. Тем не менее, необходимо отметить, что при реализации данного проекта были разработаны и применены на практике уникальные технологические решения, которые в значительной степени повлияли на развитие Туапсе как портового города.

6. При учреждении акционерного общества и в период строительства и эксплуатации линий Армавир-Туапсинской железной дороги ключевую роль играл человеческий фактор. В результате усилий 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. Складорова, Н.В. Нероды, В.А. Соковича, Н.Н. Кашкина) стало возможным связать надежными железнодорожными коммуникациями Черноморское побережье с центральными районами страны. Нужно также отметить, что человеческий фактор при реализации концессионного соглашения играл и негативную

роль, что иллюстрируется на примере деятельности французского подрядчика Першо.

7. Концессия на сооружение Благодарненской линии, полученная 28 мая 1912 г., для акционерного общества Армавир-Туапсинской железной дороги стала началом важного этапа по расширению собственной транспортной сети. Новые ветви, направлявшиеся на восток от Армавира, с одной стороны, создавали новый короткий маршрут для вывоза товарного зерна из ряда районов Ставропольской губернии на мировой рынок через Туапсинский коммерческий порт, а с другой – открывали широкие перспективы для продления линии к Астрахани и Волжскому торговому пути. Строительство началось 15 марта 1914 г., и, в соответствии с утвержденным правительством дополнением к уставу, оно должно было завершиться через три года. Однако многочисленные негативные факторы (дефицит стройматериалов, рабочих рук, реквизиция паровозов военным ведомством и инфляция), возникшие в результате вступления Российской империи в мировую войну, значительно повлияли на процесс проведения работ и их результаты. Революционные события 1917 г. и последовавшая потом Гражданская война усугубили положение дел. Но, несмотря на вышеперечисленные проблемы, с середины 1917 г. на отдельных участках строящейся линии начинает осуществляться коммерческая перевозка грузов и пассажиров. Следует подчеркнуть, что до установления в регионе советской власти сооружение было закончено вчерне только на головном участке Благодарненской линии (Армавир – Ставрополь – Петровское). Во многом данное обстоятельство и предопределило судьбу дороги Армавир – Ставрополь, закрытой для движения в первой половине 1922 г. и окончательно ликвидированной в 1927 г. Вместе с тем, следует отметить, что этот железнодорожный участок в изменившихся социально-экономических условиях утратил свое первоначальное назначение и не имел перспектив.

8. Стратегия дальнейшего перспективного развития собственных транспортных коммуникаций акционерного общества Армавир-Туапсинской

железной дороги заключалась в проектировке и постройке линий, основной грузопоток которых направлялся к головному участку магистрали, ведущей в коммерческий порт в Туапсе. Вступление России в мировую войну, революционные события и Гражданская война не позволили реализовать все намеченные планы.

9. При сооружении портовой инфраструктуры и железнодорожной линии был использован ряд инновационных для того времени технологий. Например, строительство петлевого тоннеля, опускание железобетонных массивов-гигантов в основание волноломов, разработка проекта самого мощного серийно выпускавшегося в дореволюционной России товарного паровоза серии «БІ».

10. Армавир-Туапсинская железная дорога оказала существенное влияние на комплексное развитие значительной части Северо-Кавказского региона. Строительство магистрали привело к росту численности населения, изменило структуру занятости местных жителей, стимулировало предпринимательскую активность, ускорило модернизационные процессы в лесной отрасли и сельском хозяйстве, способствовало формированию разнообразных хозяйственно-экономических связей между отдельными районами Кубанской области, Черноморской, Ставропольской губерний и центром страны. Деятельность общества Армавир-Туапсинской железной дороги оказала положительное влияние на образование и культуру края. Следует также отметить, что соединение железнодорожной линией Закубанья и Туапсе с общероссийской сетью заложило основу для нового этапа развития путей сообщения на Черноморском побережье, одновременно с этим повысив обороноспособность государства.

Теоретическая значимость работы заключается в том, что содержащиеся в ней материалы и сформулированные 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 экскурсионных маршрутов 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.

Глава 1. Предпосылки, факторы и условия создания акционерного общества Армавир–Туапсинской железной дороги

1.1. Общая характеристика транспортной инфраструктуры Северного Кавказа во второй половине XIX – начале XX вв.

Транспортная инфраструктура является ключевым инструментом для всестороннего развития любого региона. Почти полное отсутствие ее на территории Северного Кавказа до начала российской колонизации, развернувшейся с конца XVIII в., с одной стороны, привело к сохранению многих элементов традиционной культуры местного населения, а с другой – к его технологической и экономической отсталости.

Транспортные коммуникации Северного Кавказа до середины XIX в. развивались слабо. Это обуславливалось военно-политической напряженностью в регионе, незначительными объемами торговли, преобладанием натурального хозяйства, низкой плотностью населения и природно-географическими факторами. Сухопутные пути сообщения Северного Кавказа до российской колонизации можно условно разделить на два основных типа: грунтовые дороги, приспособленные для движения по ним гужевого транспорта, и горные тропы, передвижение по которым могло происходить верхом на лошади или пешком. При прокладке дорог представители автохтонных народов не применяли специальных технологий и материалов. Путь просто расчищался и выравнивался, а для преодоления водных преград в некоторых случаях сооружались легкие мосты из дерева, но чаще переправа через них происходила вброд.

Как указывает Н.Я. Данилевский в своем труде «Кавказ и его горские жители в нынешнем их положении», перевозка грузов в районах Закубанья могла осуществляться только летом. Зимой этому препятствовал высокий снежный покров, а весной и осенью – непроходимое месиво, в которое

превращались дороги после обильных осадков и таянья снега⁵³. В то же время частые обвалы и регулярные разливы рек в горной местности серьезно затрудняли сообщение между поселениями. Важно также отметить, что дороги, имеющие торговое назначение, являлись самыми обустроенными.

Таким образом, до российской военной колонизации Северного Кавказа его транспортные коммуникации были развиты слабо и в основном имели сезонный характер. Главными причинами этого являлись следующие факторы:

- рельеф местности и структура почв, которые не позволяли строить качественное и долговечное дорожное полотно без применения специальных материалов и технологий;
- преобладание натурального хозяйства и традиционный уклад жизни местных жителей не требовали активного развития путей сообщения⁵⁴;
- отсутствие у горского населения государственных структур, занимавшихся развитием транспортной инфраструктуры, и крупных городов как центров коммуникаций.

Вхождение Северного Кавказа в состав Российской империи стало отправной точкой процесса становления и формирования транспортной инфраструктуры. Именно с ее помощью правительство рассчитывало ускорить покорение региона, а в последующем и интегрировать его в общеимперскую систему социокультурных и экономических взаимоотношений. Несомненно, отсутствие хороших всесезонных путей сообщения тормозило колонизацию новых территорий.

На начальном этапе заселения вновь присоединенных территорий хозяйственно-экономическое значение прокладываемых дорог совпадало с военно-стратегическими задачами Российского государства, что во многом определяло участие при их сооружении армейских и казачьих

⁵³ Данилевский Н. Кавказ и его горские жители в нынешнем их положении. М., 1846. С.21.

⁵⁴ Народы Кавказа. Т.1. М., 1960. С.15.

подразделений⁵⁵. Первые сухопутные коммуникации естественным образом появились в степных районах правого берега Кубани. Россия постепенно начинает осваивать территории левобережной Кубани после подписания в 1829 г. с Османской империей Адрианопольского мирного договора. Региональная транспортная система создавалась в тесной связи с устройством кордонных линий. Процесс ее формирования осложнялся рельефом местности, обилием водных преград и частыми нападениями горцев. С 1823–1838 гг. дорожным строительством в Закубанье и на Черноморском побережье руководил командующий Кавказской линией А.А. Вельяминов. Он являлся горячим сторонником развития путей сообщения, видя в них залог экономического процветания государства.

В 1844 г. наместником Кавказа был назначен М.С. Воронцов. Он, как главнокомандующий войсками, в условиях Кавказской войны уделял особое внимание дорожному строительству в регионе. Во время его управления краем возвели мосты через реки Кубань, Лаба, Белая⁵⁶. Вместе с тем в середине XIX в. была устроена дорога через Марухский перевал к черноморскому побережью в Цебельду (Абхазия). В отчете за 1852 г. указывалось, что данный путь может использоваться для постоянных «торговых сношений жителей северного поката с Абхазией, Мингрелией и Черным морем»⁵⁷. Принимаемые меры увеличивали интенсивность и объемы перевозок как военных грузов, так и коммерческих. Нужно отметить, что строительство и ремонт дорог, особенно в Закубанье, помимо географической специфики осложнялись регулярными нападениями горцев. Передвижение между населенными пунктами и кордонами также нельзя было считать безопасным, и поэтому существовала практика по сопровождению грузов и почты казачьими и армейскими отрядами. Однако к

⁵⁵ Пылков О.С. Российская армия в трансформационных процессах на Северном Кавказе (конец XVIII – первая половина XIX вв.). Армавир, 2011. С.85.

⁵⁶ Пылков О.С. «Следует идти по системе менее наступательной, шагами, может быть, более верными, но тихими» (О строительстве дорожно-транспортной сети на Кавказе при наместнике князе М.С. Воронцове) // Лики Российскости. Материалы научно-педагогических семинаров Кавказоведческой Школы В.Б. Виноградова. 2009-2010 гг. Армавир, 2010. С.116-125.

⁵⁷ Акты кавказской археологической комиссии. Т.10. Тифлис, 1885. С.888.

окончанию Кавказской войны необходимость в таких мерах постепенно отпадала.

В пореформенный период пути сообщения на Северном Кавказе постепенно утрачивают свое военное назначение, и на первое место выходит их социально-экономическое значение. Эту тенденцию наглядно демонстрирует императорский указ 1867 г., по которому «Все второстепенные дороги, т.е. дороги, не имеющие военной важности, с 38-ю переправами на них»⁵⁸ перешли в ведение Кубанского казачьего войска. Затраты на их обслуживание предполагалось покрывать введенным денежным сбором, взимаемым за проезд через мосты и пользование переправами. В то же время небольшие мосты, плата на которых не предусматривалась, были переданы на полное содержание располагавшихся поблизости поселений. К началу XX в. ко всем населенным пунктам, кроме горной полосы, были проложены дороги. Однако они отличались низким качеством и становились совсем непригодными для передвижения в осенний и весенний периоды. Существовавшие шоссе являлись исключением, но их протяженность была крайне незначительной⁵⁹.

Вместе с тем, развитие транспортной инфраструктуры находилось в тесной взаимосвязи с численностью населения и природными богатствами края. Окончание в 1864 г. многолетней Кавказской войны, ознаменовавшее полное вхождение северокавказских земель в состав Российской империи, совпало с проведением буржуазных реформ. Эти события явились мощным фактором активизации процесса колонизации. В мирных условиях заселение и развитие региона становится более интенсивным. В результате ряда миграционных волн из России население Северного Кавказа в пореформенный период увеличивается более чем в два раза, и по данным переписи 1897 г., оно составило приблизительно 4,5 млн. чел.⁶⁰.

⁵⁸ Государственный архив Краснодарского края (далее ГАКК). Ф.252. Оп.2. Д.1910. Л.31.

⁵⁹ Корольков Г. Военно-статистическое обозрение Кубанской области. Тифлис, 1900. С.221-223; Апостолов Л.Я. Географический очерк Кубанской области. Тифлис, 1897. С.41.

⁶⁰ Нарочницкий А.Л. История народов Северного Кавказа (Конец XVIII в.— 1917 г.). М., 1988. С.299.

Динамика изменений выглядела следующим образом. По данным конца 1867 г., население Кубанской области составляло около 600 тыс., а на 28 января 1897 г. – уже 1 млн. 923 тыс. чел. Прирост численности жителей составил более 229 процентов. В Ставропольской губернии и Терской области происходили схожие демографические процессы, однако показатели прироста были ниже, чем в Кубанской области. На 1867 г. численность народонаселения губернии составляла 341 тыс., а в 1897 г. – уже 873 тыс. чел. В Терской области число жителей за тот же период выросло с 447 до 934 тыс. чел. В Дагестанской области в то же время население увеличилось с 449,5 до 586,6 тыс. чел.⁶¹ Из представленных сведений видно, что прирост народонаселения Северного Кавказа протекал неравномерно. В степных районах Предкавказья он шел быстрее. На численность жителей горной части Северного Кавказа серьезное влияние оказало так называемое махаджирство (вынужденное переселение северокавказских горцев и ногайцев в Османскую империю).

Таким образом, во второй половине XIX в. на территории Северного Кавказа происходили процессы как эмиграции, так и иммиграции. Однако приток переселенцев из различных регионов России преобладал, что коренным образом повлияло на этнический состав населения и, вследствие этого, на социально-экономическое его развитие.

В дореволюционный период в соответствии с официальным административным и экономическим районированием к Северному Кавказу относились территории Кубанской, Терской, Дагестанской областей и Ставропольской губернии. Черноморская губерния по своим физико-географическим условиям и административному положению принадлежала Закавказью, но экономически она была более интегрирована с северокавказскими землями. Исходя из этого, дальнейшее её рассмотрение будет в контексте Предкавказской полосы.

⁶¹ Первая всеобщая перепись населения Российской империи 1897 года / Центральный статистический комитет Министерства внутренних дел. СПб., 1897. С.20-22.

Предкавказская полоса – это экономическая зона, которая охватывала в основном территории Кубанско-Терской равнины и северных склонов Главного Кавказского хребта, а также и узкую полосу побережья Черного моря в пределах Черноморской губернии. Климат Предкавказской полосы благоприятен для успешного ведения сельского хозяйства и животноводства. По сочетанию наиболее подходящих условий для развития сельского хозяйства эта местность занимала лидирующее положение в Российской империи.

Предкавказская полоса подразделялась на две основные обособленные группы территорий: степную хлеботорговую и горную садоводческую. Для степной хлеботорговой группы земель были характерны развитие земледелия и сбыт ее произведений, по преимуществу хлебов. В нее входили следующие районы: Новороссийский, Абинский, Анапский, Таманский, Темрюкский, Екатеринодарский, Кавказский, Армавирский, Невинномысский, Александровский-Ставропольский, Благодарненский, Ставропольский, Медвежинский, Белоглинский, Тихорецкий, Ейский⁶².

Горная садоводческая группа отличалась обилием садов, виноградников и альпийских лугов, что способствовало успешному скотоводству и виноделию. Также эти территории обладали обширными лесными ресурсами и разведанными месторождениями серебросвинцовых, медных, цинковых и других руд, а также залежами глауберовой соли. В горную группу входили следующие районы: Кизлярский, Нальчикский, Хасав-Юртовский, Баталпашинский, Грозненский, Лабинский, Владикавказский, Майкопский, Моздокский, Сочинский, Прохладненский, Туапсинский, Пятигорский, Прасковейский⁶³.

Разведанные в предгорных и горных областях залежи полезных ископаемых могли обеспечить Северному Кавказу прекрасную основу для формирования различных отраслей промышленности. Однако в начале XX в.

⁶² Торговля и промышленность Европейской России по районам выпуск VII. Предкавказская полоса. СПб., 1910. С.2.

⁶³ Там же.

особое значение имела только нефть. Ее добыча велась главным образом на Грозненских и Майкопских месторождениях. Важно отметить, что одной из основных проблем освоения разведанных месторождений полезных ископаемых являлось отсутствие перерабатывающей промышленности, появлению которой препятствовало повсеместное бездорожье.

Обладая громадным экономическим потенциалом, Северный Кавказ не имел развитой транспортной инфраструктуры. Этот фактор сдерживал торговое, промышленное и сельскохозяйственное развитие всего региона⁶⁴. Существовавшая дорожная сеть не обеспечивала всесезонное, а главное, быстрое перемещение грузов, а в случае войны – и войск. Возможности водного транспорта на территории Северного Кавказа были ограничены ввиду отсутствия рек, подходящих как для сплава, так и для судоходства. Исключением являлась Кубань в нижнем своем течении. В середине XIX в. проводились подробные исследования ее русла. Они показали возможность судоходства от Темрюка до станицы Тифлисской (Тбилисской). Вместе с этим, для развития водных путей сообщения правительством были приняты решения о строительстве новых и реконструкции существующих портовых сооружений на побережье Азовского и Черного морей.

В 1848 г. основывается портовый город Ейск. После завершения Крымской войны в 1866 г. вновь учреждается Новороссийск как портовый город⁶⁵. В том же году Анапа получает аналогичный статус⁶⁶. Открытие новых портов способствовало развитию торговли и оживлению экономической жизни. Определенную роль в этом процессе сыграло постановление правительства, разрешающее беспошлинный ввоз заграничных товаров, за исключением соли, через восточное побережье Черного моря⁶⁷. Однако строительство портов без ведущих к ним всесезонных дорог не могло в полной мере реализовать их экономический

⁶⁴ Краснов, П.Н. Проекты новых железных дорог на Северном Кавказе // Известия совета обследования и изучения Кубанского края. Краснодар, 1921. С.101-106.

⁶⁵ Справочная книга «Кубань и Черноморское побережье» на 1914 год. Екатеринодар, 1914. С.259.

⁶⁶ Доброхотов Ф.П. Черноморское побережье Кавказа. Справочная книга. Пг., 1916. С.89.

⁶⁷ Акты кавказской археологической комиссии Т.9. Тифлис, 1884. С.666.

потенциал, а отсутствие железнодорожного сообщения ограничивало районы тяготения грузов возможностями гужевого транспорта.

Для скорейшей интеграции Северо-Кавказского региона в общекультурное и экономическое пространство Российской империи требовалось создать на его территории современную и развитую транспортную инфраструктуру. Правительственная политика по данному вопросу была предельно четко выражена 7 января 1869 г. наместником на Кавказе Великим князем Михаилом Николаевичем. В своей записке к государю он писал: «Кавказ покорен и спокоен», и для укрепления этого положения необходимо сокращение расстояний, отделяющих Кавказ от империи. Вместе с этим он отмечал, что только железная дорога может надежно присоединить Кавказский край и Закавказье к России⁶⁸. После завершения Кавказской войны в правительственных кругах начинаются разработки проектов, направленных на модернизацию путей сообщения на юге Российской империи, которые к тому моменту перестали соответствовать постоянно растущим потребностям региона.

Первые практические изыскания для железнодорожного строительства на Северном Кавказе были проведены в 1867–1868 гг. В документах эта трасса имела название Ростово-Черноморская железная дорога⁶⁹. Ее маршрут предполагал прокладку пути от Ростова-на-Дону через Екатеринодар (Краснодар) к побережью Черного моря. Однако, несмотря на проведенные исследования, проект не был реализован в связи с отсутствием финансирования для его осуществления. Сама же идея прокладки железной дороги, которая соединила бы европейские районы Российской империи с южной ее частью, возникла еще в ходе военных действий на Кавказе. Ее автором выступил отставной капитан Г. Любанский. Он изложил свои предложения в брошюре «Сближение Средней Азии с Европою, или проект о железных дорогах между городами Варшавою и Тифлисом, Черным морем и

⁶⁸ Кислинский Н.А. Наша железнодорожная политика по документам архива комитета министров. Т.2. СПб., 1902. С.34-36.

⁶⁹ ГАКК. Ф.249. Оп.1. Д.2371. Л.227.

Каспием», опубликованной в 1858 г. в Санкт-Петербурге. В ней Любанский доказывал пользу от реализации предлагаемого проекта для правительства и всех жителей империи. По его приблизительным расчетам, стоимость одной версты железнодорожной магистрали составляла 80 тыс. руб., а весь проект им оценивался более 317 млн. руб.⁷⁰ Естественно, столь дорогостоящий и амбициозный план не мог быть реализован в условиях Кавказской войны. Впрочем, спустя время некоторые из его идей воплотили в жизнь. Однако прокладка железнодорожных линий проходила частями в течение длительного времени, встречая на своем пути немало различных трудностей.

В 1869 г. на совещании с участием императора Александра II было принято решение о срочной необходимости строительства железной дороги от Ростова-на-Дону до Владикавказа. Ее значение признавалось стратегическим⁷¹. В 1870–1871 гг. провели изыскания по четырем вариантам прохождения линии: через Ставрополь, южнее Ставрополя, через Пятигорск и по долинам рек Кубань и Терек⁷². По окончании исследований предпочтение отдали последнему варианту.

2 июля 1872 г. правительство утвердило Устав акционерного общества Ростово-Владикавказской железной дороги⁷³, и уже в следующем году началось сооружение магистрали. Работы продвигались быстрыми темпами, и 2 июля 1875 г. вся линия от Ростова-на-Дону до Владикавказа протяженностью 652 версты была сдана в эксплуатацию⁷⁴. Появление железной дороги на Северном Кавказе привело к революционным изменениям уклада жизни прилегающих к ней населенных пунктов. Менялся весь привычный ритм жизни. Появляются новые виды техники, начинается применение современных технологий в сельском хозяйстве. Формируется

⁷⁰ Любанский Г. Сближение Азии с Европой или проект о железных дорогах между городами Варшавою и Тифлисом и между Черным морем и Каспием. СПб., 1858. С.13-15.

⁷¹ Кислинский Н.А. Наша железнодорожная политика по документам архива комитета министров. Т.2. СПб., 1902. С.37.; Арапов Д.Ю. Северный Кавказ в составе Российской империи. М., 2007. С.234.

⁷² Владикавказская железная дорога // Железнодорожный транспорт: Энциклопедия. М., 1995. С.64.

⁷³ Головачев А.А. История железнодорожного дела в России. СПб., 1881. С.365.

⁷⁴ Зюзин В.В. Индустриально-аграрное развитие Кубани и Ставрополя в процессе модернизации российской экономики в 90-е годы XIX - начало XX вв. Пятигорск, 2006. С.23.

перерабатывающая отрасль пищевой промышленности. Открываются финансовые учреждения, растут рекордными темпами объемы торговли, происходит резкое увеличение обрабатываемых площадей. Вместе с этим, дорога усиливает миграционные процессы. В южный регион устремляются потоки людей из различных районов страны, страдающих от малоземелья. С самого начала эксплуатации железнодорожного транспорта на Северном Кавказе стала очевидна его высокая востребованность⁷⁵.

В начале XX в. протяженность всех линий Владикавказской железной дороги составляла уже около 2 500 верст⁷⁶. В 1900 г. был построен единственный железнодорожный путь, соединяющий Закавказье с центральными областями России. В том же году открылось движение на Царицынской ветви, связавшей Черноморское побережье с Поволжьем. Это превратило ее в важнейшую транзитную магистраль региона. Однако, несмотря на значительные успехи в расширении своей железнодорожной сети, громадные территории Северного Кавказа ею не обслуживались и оставались без доступных путей сообщения. В правление Владикавказской железной дороги поступало множество прошений от местного населения и администраций городов о проведении железнодорожных веток или подъездных путей, но в силу различных обстоятельств они отклонялись. Более подробно деятельность этого общества будет рассмотрена в следующем параграфе.

Как отмечено выше, железная дорога дала сильный импульс в развитии всех сфер жизни края. Но отсутствие конкуренции в железнодорожном строительстве на территории Северо-Кавказского региона привело к монополизации отрасли. По этой причине расширение рельсовой сети проходило в большей степени в интересах акционерного общества, которое

⁷⁵ Ратушняк В.Н. Экономика Кубани в досоветский период // Кубанский сборник. Т. II. (23). Краснодар, 2007. С.195-205; Озерский И.В. Влияние железнодорожного строительства на формирование Российского социокультурного пространства на Северном Кавказе (1875-1917) // Региональный научный журнал Культурная жизнь Юга России №2 (40). Краснодар, 2011. С.77-80.

⁷⁶ Овсянников Г.М. История железных дорог на Кубани: история Краснодарского отделения Северо-Кавказской железной дороги. Краснодар, 2008. С.71.

мало считалось с потребностями местного населения. Несмотря на подобные проблемы в развитии транспортной системы Северного Кавказа, правительство придавало этому вопросу большое значение. Оно стремилось с помощью железных дорог окончательно соединить край с центральными районами Российской империи. В правительстве понимали, что связь с промышленно развитым центром страны окажет не только экономический, но и социокультурный эффект.

В начале XX в. представители населения нескольких районов Кубанской области начали выражать недовольство работой монополиста. Это привело к тому, что правительство принимает ряд решений, которые положили конец гегемонии Владикавказской железной дороги⁷⁷. Учреждается ряд акционерных обществ, в том числе Армавир-Туапсинской железной дороги, Ейской железной дороги, Черноморской железной дороги и Черноморско-Кубанской железной дороги, и с ними заключаются концессионные соглашения на сооружение новых железнодорожных линий: Армавир – Туапсе (1908)⁷⁸; Ейск – Сосыка (1908)⁷⁹; Екатеринодар – Приморско-Ахтарская (1911); Кущевка – Крымская (1911)⁸⁰; Туапсе – Новосенаки (1912)⁸¹; Армавир – Петровское – Благодарное (1912)⁸².

Эти общества осуществляли свою деятельность по проектированию и строительству под инспекторским контролем министерства путей сообщения и министерства финансов, а государство выступало гарантом, что постройка намеченных дорог будет завершена. Более эффективному решению региональных транспортных вопросов способствовало вхождение в состав акционеров большого числа крупных местных предпринимателей.

⁷⁷ 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.

⁷⁸ Архивный отдел администрации Армавира (далее АОАА). Ф.51. Оп.2. Д.36. Л.6/н.; Бычков Г.Н. Основные этапы и результаты строительства Армавир-Туапсинской железной дороги // История и обществознание: научный и учебно-методический ежегодник. Выпуск XVII. Армавир, 2020. С.79-84.

⁷⁹ Российский государственный исторический архив (далее РГИА). Ф.240. Оп.1. Д.814. Л.78.

⁸⁰ Овсянников Г.М. История железных дорог на Кубани: история Краснодарского отделения Северо-Кавказской железной дороги. Краснодар, 2008. С.105-106.

⁸¹ РГИА. Ф.376. Оп.1. Д.1114. Л.52.

⁸² АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.36. Л.6/н.; Бычков Г.Н. Предпосылки появления, основные этапы и результаты строительства Благодарненской линии Армавир-Туапсинской железной дороги // История и обществознание: научный и учебно-методический ежегодник. Выпуск XVIII. Армавир, 2021. С.35-44.

Таким образом, развитие транспортных коммуникаций Северного Кавказа неразрывно связано с российской колонизацией. Значительную роль в прокладке дорог, возведении мостов и организации переправ играли казачьи и армейские формирования, чьими силами они и сооружались. Региональные пути сообщения создавались в первую очередь для нужд кордонных линий. Однако в пореформенный период их военно-тактическое назначение меняется на хозяйственно-экономическое. На первоначальных этапах становления транспортной инфраструктуры Северного Кавказа строительство столкнулось с проблемами объективного характера, к которым можно отнести сложный рельеф местности, нападения горцев, отсутствие современных технологий и материалов, а также низкую компетентность строителей.

До последней четверти XIX в. обширная территория Северного Кавказа с колоссальным хозяйственным потенциалом оставалась без надежных транспортных связей с центральными районами страны. Развитие промышленности, сельского хозяйства и торговли сдерживались повсеместным бездорожьем и отсталостью средств передвижения. Такое положение дел не отвечало стратегическим интересам России и не могло долго оставаться без внимания правительства. В 1875 г. по концессионному соглашению с частным акционерным обществом была построена первая железнодорожная линия от Ростова-на-Дону до Владикавказа. Несмотря на не совсем удачный маршрут ее прохождения, она дала мощный импульс в развитии прилегающих к ней населенных пунктов⁸³. Дальнейшее расширение железнодорожной сети происходило достаточно динамичными темпами, и к началу XX в. Владикавказская железная дорога превратилась в крупную транзитную магистраль и гегемона транспортной отрасли Северного Кавказа. Однако с течением времени монополистическая политика, проводимая правлением этого акционерного общества, начала приносить больше вреда, чем пользы, в деле развития путей сообщения. Вследствие этого правительством принимается ряд решений, создавших конкурентную среду в

⁸³ Щербина Ф.А. История Армавира и Черкессогаев. Екатеринодар, 1916. С.163.

транспортной отрасли региона, что должно было привести к росту промышленности и увеличению объемов торговли, а также позитивно отразиться на экономике Северного Кавказа в целом.

1.2. Формирование системы путей сообщения обществом

Владикавказской железной дороги в XIX – начале XX вв.

История появления железнодорожного сообщения на Северном Кавказе неразрывно связана с завершением строительства линий: Грушевка – Аксай (1863) и Аксай – Ростов-на-Дону (1868)⁸⁴. Эти события создали условия для соединения южных территорий России с ее центральными областями. В связи с этим, наказной атаман Кубанского войска генерал-адъютант Ф.Н. Сумароков-Эльстон обратился к наместнику на Кавказе за разрешением проложить железную дорогу от Ростова-на-Дону к Черноморскому побережью через Екатеринодар. Великий князь Михаил Николаевич ходатайство удовлетворил, и в 1867–1868 гг. были проведены изыскания будущей трасы. В документах проектируемая магистраль именовалась как Ростово-Черноморская железная дорога⁸⁵. Однако, несмотря на проведенные исследования, проект не получил финансирования от правительства, а собственных средств на постройку дороги в казне Кубанской области и у потенциальных частных инвесторов не было.

В 1869 г. на одном из особых совещаний, посвященных развитию путей сообщения с участием императора Александра II, принимается решение о необходимости скорейшего строительства железной дороги от Ростова-на-Дону до Владикавказа. Для этого в 1870–1871 гг. провели изыскания по четырем маршрутам прохождения будущей линии: Ростов-на-Дону – Тифлисская – Баталпашинская – Владикавказ (протяженностью 731 верста); Ростов-на-Дону – Песчанокопская – Кагальницкая – Средне-Егорлыкская – Успенская – Новотроицкая – Ставрополь – Нагут – Владикавказ (протяженностью 639,5 версты); Ростов-на-Дону – Песчанокопская – Кагальницкая – Средне-Егорлыкская – Успенская – Новотроицкая – Каменнобродная – Катожухинская – Нагут – Владикавказ (протяженностью

⁸⁴ Сидоренко В.Т. Путешествие в историю Северо-Кавказской железной дороги. 1860-1920. Ростов н/Д., 2017. С.35,41.

⁸⁵ ГАКК. Ф.249. Оп.1. Д.2371. Л.227.

631 верста); Ростов-на-Дону – Кавказская – Невинномысская – Владикавказ (протяженностью 651 верста)⁸⁶.

3 марта 1872 г. специальная комиссия при Министерстве путей сообщения (далее МПС) окончательно определила маршрут магистрали Ростов-на-Дону – Кавказская – Невинномысская – Владикавказ, а 7 марта его утвердил император, собственноручно подписав «исполнить»⁸⁷.

На получение концессии по сооружению первой железной дороги Северного Кавказа претендовал целый ряд соискателей, имеющих достаточный опыт в деле железнодорожного строительства: С.С. Поляков, А.Д. Фалькенгаген, К.С. Байков, Ф.И. Гансен, Н.П. Рахманинов, Р.В. Штейнгель⁸⁸. Главными претендентами являлись Поляков и Фалькенгаген. Однако закулисные интриги и подозрения их в подкупе должностных лиц привели к тому, что концессионное соглашение было подписано с опытным инженером путей сообщения Рудольфом Васильевичем Штейнгелем⁸⁹.

2 июля 1872 г. правительство утвердило Устав акционерного общества Ростово-Владикавказской железной дороги⁹⁰. Основным капитал общества формировался за счет выпуска акций и облигаций на общую сумму в 27,2 млн. руб.⁹¹ На производство работ уставом отводилось три года. К строительству приступили в 1873 г. Эффективно налаженный процесс позволил уже 2 июля 1875 г. сдать в эксплуатацию железнодорожную линию Ростов-на-Дону – Владикавказ, протяженность, которой составляла 652 версты⁹². Однако на рентабельность новой дороги серьезным образом повлиял ее маршрут, который пролегал вдали от городов и торговых центров

⁸⁶ РГИА. Ф.219. Оп.1. Д.7039. Л.225-229; Бентковский И.В. Несколько слов о направлении будущей Ростово-Владикавказской магистральной линии на город Ставрополь. СПб., 1871. С.36-37.

⁸⁷ РГИА. Ф.219. Оп.1. Д.7039. Л.242.

⁸⁸ Там же. Л.332-333.

⁸⁹ Блиох И.С. Влияние железных дорог на экономическое состояние России. Т.1. Постройка и эксплуатация железных дорог. СПб., 1878. С.51; Сидоренко В.Т. Северо-Кавказская – дорога через три века. Ростов н/Д., 2004. С.35.

⁹⁰ Гангур Н.А. Усадьбное наследие Кубани. Краснодар, 2020. С.29; Шнайдер В.Г. Россия и Северный Кавказ в дореволюционный период: особенности интеграционных процессов. М., 2005. С.119.

⁹¹ Устав общества Ростово-Владикавказской железной дороги. СПб., 1872. С.14; Кавказ – Тифлис, 1872. № 86.

⁹² Ратушняк В.Н. Экономика Кубани в досоветский период // Кубанский сборник. Т.П. (23). Краснодар, 2007. С.195-205.

Северного Кавказа. В первое десятилетие финансово-хозяйственную деятельность Ростово-Владикавказской железной дороги можно охарактеризовать как крайне нестабильную. Требовались регулярные государственные дотации, без которых она не могла выполнять свои функции⁹³.

Руководство акционерного общества считало, что для стабилизации финансового состояния вверенного ему предприятия необходимо проложить железнодорожную ветвь к морскому порту на Черноморском побережье через богатые хлебные районы Кубанской области. Реализация этого плана, с одной стороны, обещала привлечь дополнительные грузы, а с другой — превратить тупиковую дорогу в транзитную магистраль. Высокая доходность и сопутствующие перспективы железнодорожного пути, примыкающего к морскому порту, осознавали не только в правлении Ростово-Владикавказской железной дороги, в связи с чем уже с начала эксплуатации единственной на Северном Кавказе железнодорожной артерии заинтересованными лицами проводятся изыскания. Их цель — поиск наиболее оптимального маршрута к Черноморскому побережью. Так, в 1875 г. царицынский купец Мельников и инженер Сахновский разрабатывали план сооружения железной дороги Царицын — Ставрополь — Туапсе. В это же время инженеры Мышенков и Дембицкий проводили исследования для новых железнодорожных линий по маршрутам: Армавир — Туапсе и Кавказская — Геленджик⁹⁴.

В 1881 г. наказной атаман Кубанского казачьего войска, начальник Кубанской области генерал-лейтенант Н.Н. Кармалин подготовил детальный доклад на имя императора по вопросу развития путей сообщения во вверенной ему области. В нем была детально обоснована необходимость скорейшего сооружения железной дороги к Черному морю через Екатеринодар⁹⁵. В качестве аргументов он приводил данные о том, что

⁹³ Ратушняк В.Н. Кубанские исторические хроники. Малоизвестное об известном: Очерки. Краснодар, 2015. С.107.

⁹⁴ Никитин Б.Д. Записка о новых железных дорогах в Ставропольской губернии. М., 1909. С.5-6; Кавказ — Тифлис, 1875. № 71.

⁹⁵ Кубанские областные ведомости — Екатеринодар, 1882. № 2.

только двадцать процентов земель Кубанской области, пригодных для земледелия, обрабатывалось и засевалось. Это происходило из-за повсеместного бездорожья. Он указывал, что обильные осадки зимой, весной и осенью делали существующие дороги труднопроходимыми. В данном докладе также утверждалось, что отсутствие надежных путей сообщения, и прежде всего железных дорог, сдерживает экономическое развитие региона, делая его промышленно отсталым. В правительстве знали о проблемах в транспортной инфраструктуре Северного Кавказа, но никаких решений в то время не принималось. Одной из возможных причин такого бездействия центральных властей могла послужить Русско-турецкая война 1877-1878 гг.⁹⁶

В 1882 г. МПС выработало генеральный план развития железнодорожной сети всей страны. В нем строительство новых рельсовых линий на Северном Кавказе признавалось стратегически важным для России⁹⁷. Летом 1883 г. правление Ростово-Владикавказской железной дороги обращается с ходатайством в Межведомственный комитет Государственного Совета. В нем оно просило ускорить рассмотрение вопроса о строительстве железнодорожной ветви к Черноморскому побережью. В конце 1884 г. в министерских кругах вырабатывается окончательное решение по данному вопросу, и в декабре 1884 г. правительство предоставляет концессию на строительство железнодорожной линии Тихорецкая – Екатеринодар – Новороссийск акционерному обществу Ростово-Владикавказской железной дороги. Вместе с другими дополнениями в Устав этого общества вносятся изменения, в соответствии с которыми оно получает новое название – Владикавказская железная дорога (далее ВлкЖД)⁹⁸.

Новая ветвь ВлкЖД протяженностью 258 верст в документации получила наименование Новороссийской. На все ее строительство

⁹⁶ Москвич Г.Г. Владикавказская железная дорога: краткий иллюстрированный практический путеводитель с приложением 3-х карт, 1 диаграммы и свыше 40 иллюстраций. Пг., 1915. С.20.

⁹⁷ Тестов В.Н. Строительство Новороссийской ветви Владикавказской железной дороги в 80 - х годах XIX в // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики № 8 (14). Тамбов, 2011. С.195-197.

⁹⁸ Устав общества Владикавказской железной дороги и дополнения к уставу. СПб., 1895. С.4.

отводилось три с половиной года. Для участка: Тихорецкая – Екатеринодар – два с половиной и один год – для линии Екатеринодар – Новороссийск. Также в технических условиях к проекту особо подчеркивалось, что при строительстве и эксплуатации дороги должны использоваться материалы и подвижной состав только российского производства. Такая правительственная мера создавала синергетический эффект и решала проблему развития и поддержки различных отраслей отечественной промышленности.

Трасса строящейся Новороссийской ветви через многочисленные населенные пункты, что в корне отличало ее от действующей линии Ростов-на-Дону – Владикавказ. Такой маршрут создавал благоприятные условия для экономического развития целого ряда районов, создавая точки притяжения финансов и ресурсов. 1 апреля 1885 г. начались работы на Новороссийской ветви. Ее разделили на два основных участка. Строительное управление находилось в Ростове-на-Дону, а его филиал и материальная база – в Тихорецкой. Работы на всех дистанциях вели подрядчики, которых контролировали инженеры ВлкЖД и инспекторы МПС.

Участок Тихорецкая – Екатеринодар проходил по равнинной местности, и в процессе его сооружения особых трудностей не возникло. 15 июля 1887 г. в торжественной обстановке на нем открыли движение⁹⁹. Маршрут линии Екатеринодар – Новороссийск был значительно сложнее. На нем предстояло прорубить два туннеля, построить около сотни больших и малых мостов, множество водопропускных труб и других инженерно-технических сооружений. Но, несмотря на все трудности во время строительства, 25 июня 1888 г. его ввели в эксплуатацию¹⁰⁰.

В процессе сооружения Новороссийской ветви ВлкЖД добились права на постройку собственных причалов и других портовых устройств в северо-

⁹⁹ РГИА. Ф.219. Оп.1. Д.8-15870. Л.134-141; РГИА. Ф.265. Оп.2. Д.1018. Л.15.

¹⁰⁰ Там же. Д.15868. Л.512.

западной части Цемесской бухты¹⁰¹. В короткие сроки силами общества были возведены современные пирсы, оснащенные специальным оборудованием для облегчения и ускорения работ по перевалке грузов, а позже – и крупнейший механизированный элеватор в Европе¹⁰².

Получив выход к Новороссийскому порту, финансовое положение ВлкЖД кардинально поменялось. С 1888 г. государственные дотации ей больше не требовались, а акционеры начинают получать солидные дивиденды. Также необходимо отметить, что с началом работы Новороссийской железнодорожной ветви перестраиваются направления основных грузопотоков¹⁰³. Одни исчезают совсем, другие меняют свой вектор движения. Главным центром притяжения всех товаров, идущих на экспорт, становится порт в Новороссийске. По имеющимся сведениям, с 1877 по 1892 г. перевозка только зерна по ВлкЖД увеличилась в 25,7 раза¹⁰⁴.

В последнее десятилетие XIX в. активно разрабатываются проекты по дальнейшему расширению железнодорожной сети на Северном Кавказе. Этому процессу активно способствует правительство, которое стремится усилить свое политическое и военное положение в регионе.

15 июня 1891 г. ВлкЖД получила право на строительство железной дороги Беслан – Грозный – Петровск (Махачкала)¹⁰⁵. В документах она получила название «Беслан-Петровская ветвь». Ее протяженность составляла 249 верст¹⁰⁶. Окончательные изыскания маршрута будущей трассы провели летом 1891 г. Строительство производили одновременно от Беслана на восток и от Петровска на запад. Это позволило своевременно выполнять намеченный график работ. 1 мая 1893 г. открыли временное движение на

¹⁰¹ Российский Государственный военно-исторический архив (далее РГВИА) Ф.400. Оп.1. Д.1847. Л.5; РГИА. Ф.268. Оп.3. Д.269. Л.13.

¹⁰² Портовые устройства общества Владикавказской железной дороги и обзор коммерческой деятельности дороги в Новороссийске на 1 января 1896 года. СПб., 1896. С.5-6.

¹⁰³ Золотов В.А. Хлебный экспорт России через порты Черного и Азовского морей в 60-90 годы XIX века. Ростов н/Д., 1966. С.41.

¹⁰⁴ Куприянова Л.В. Города Северного Кавказа во второй половине XIX века. (К проблеме развития капитализма вширь). М., 1981. С.66.

¹⁰⁵ Отчет по сооружению Беслан-Петровской ветви // Владикавказская железная дорога. СПб., 1898. С.1.

¹⁰⁶ Там же. С.2-3.

участке Беслан – Грозный, а 6 ноября 1893 г. – Грозный – Петровск. Беслан-Петровскую ветвь сдали в эксплуатацию 1 января 1894 г.¹⁰⁷ На линии открыли 10 станций и 6 разъездов. Появление железной дороги в Грозненском районе дало мощный импульс в развитии всей нефтедобывающей и нефтеперерабатывающей промышленности. Началось динамичное возведение нефтеперегонных заводов, нефтепроводов и резервуаров. Также для нужд дороги во время ее строительства в Петровске портовое хозяйство прошло серьезную модернизацию. Причалы оборудовали механизмами для перевалки грузов. Проведенные мероприятия способствовали росту экономической активности в регионе.

Одновременно с концессией на Беслан-Петровскую ветвь ВлКЖД получила разрешение на сооружение железнодорожной линии Минеральные Воды – Кисловодск протяженностью 60 верст¹⁰⁸. Строительство началось весной 1892 г.¹⁰⁹ Движение на ветви открывалось поэтапно: 14 мая 1893 г. – на участке: Минеральные Воды – Ессентуки, а 6 августа – Минеральные Воды – Кисловодск¹¹⁰. В эксплуатацию линию передали 3 мая 1894 г.¹¹¹ На ней открыли 4 станции и 2 разъезда. Минераловодская ветвь соединила курорты Кисловодска, Ессентуков и Пятигорска с общероссийской сетью железных дорог.

24 марта 1895 г. ВлКЖД получила разрешение на строительство Железноводского подъездного пути протяженностью 6 верст¹¹². Производство работ началось осенью 1895 г., а в июле 1896 г. на нем открылось временное движение. Торжественная сдача в эксплуатацию состоялась 1 января 1897 г.¹¹³ Курорты Кавказских Минеральных Вод, связанные беспересадочным железнодорожным сообщением с центральными

¹⁰⁷ Москвич Г.Г. Владикавказская железная дорога: краткий иллюстрированный практический путеводитель с приложением 3-х карт, 1 диаграммы и свыше 40 иллюстраций. Пг., 1915. С.20.

¹⁰⁸ Отчет по сооружению Минераловодской ветви // Владикавказская железная дорога. СПб., 1898. С.V.

¹⁰⁹ Там же.

¹¹⁰ Там же. С.24.

¹¹¹ Там же. С.V.

¹¹² Отчет по сооружению Железноводского подъездного пути // Владикавказская железная дорога. СПб., 1900. С.III.

¹¹³ Там же.

областями России, получили мощный импульс в своем развитии, что отразилось на всех отраслях экономики этого региона.

Еще не закончилось строительство Беслан-Петровской и Минераловодской ветвей, а 9 мая 1893 г. с обществом ВлкЖД заключается новое концессионное соглашение на сооружение подъездного пути: Кавказская – Ставрополь протяженностью 144 версты¹¹⁴. Открытие движения на нем производилось поэтапно: 26 ноября 1894 г. – на участке: Кавказская – Егорлык, 10 мая 1895 г. – Кавказская – Палагиада, 15 октября 1896 г. – Кавказская – Ставрополь. И только 7 декабря 1897 г. всю Ставропольскую ветвь передали в эксплуатацию¹¹⁵. С появлением железнодорожного сообщения в Ставропольской губернии происходит экономическое оживление, растут посевные площади и объемы торговли. Сельскохозяйственные товары края получают выход на мировой рынок через Новороссийский порт. Здесь уместно отметить, что эта ветвь приносила обществу значительные доходы, и в народе ее прозвали «Хлебная дорожка»¹¹⁶.

Сразу после завершения строительства Новороссийской ветви ВлкЖД поднимает вопрос перед правительством о заключении концессионного соглашения на сооружение железной дороги от Тихорецкой до Царицына (Волгограда). В 1889 г. для этого произвели изыскания по маршруту будущей линии и составили технический проект. Однако процесс согласования затянулся на несколько лет, и только 24 марта 1895 г. ВлкЖД получила право на строительство Царицынской ветви протяженностью в 501 версту¹¹⁷. Работы начались в апреле 1895 г. от Тихорецкой. Но ввиду полного отсутствия необходимых для сооружения материалов, в районах прохождения магистрали ее постройка затянулась. Передача Царицынской

¹¹⁴ Устав общества Владикавказской железной дороги и пять дополнений к нему. СПб., 1912. С.101-103.

¹¹⁵ Отчет по сооружению Ставропольской ветви // Владикавказская железная дорога. СПб., 1900. С.V.

¹¹⁶ Куприянова Л.В. Города Северного Кавказа во второй половине XIX века. (К проблеме развития капитализма вширь). М., 1981. С.72.

¹¹⁷ Отчет по сооружению Царицынской ветви // Владикавказская железная дорога. СПб., 1902. С.II.

ветви в эксплуатацию состоялась 1 июля 1899 г.¹¹⁸ Железнодорожная магистраль: Царицын – Тихорецкая – Новороссийск имела особое значение не только для ВлкЖД, но и для всего Поволжья. Она выполняла функцию экспортной артерии для хлебных, лесных и других грузов из районов Поволжья через Новороссийский порт¹¹⁹.

Важным в экономическом и военно-стратегическом отношении являлся проект сооружения железной дороги по соединению Закавказья с остальными регионами страны. Отсутствие такого пути привело к колоссальным расходам при передвижении и снабжении армии во время Русско-турецкой войны 1877–1878 гг. Финансовые издержки на это были сопоставимы с полной стоимостью сооружения железной дороги. Однако обсуждение возможных маршрутов этой важнейшей магистрали затянулось и продолжалось с 1873 по 1896 г. Только 17 мая 1896 г. приняли окончательное решение о строительстве линии: Петровск – Дербент протяженностью 120 верст¹²⁰. Концессию на реализацию этого проекта получила ВлкЖД. Работы по ее сооружению начались весной 1897 г. Они проходили в горной малозаселенной местности и сопровождалась проблемами, связанными с доставкой строительных материалов, оборудования и плохой эпидемиологической ситуацией в регионе. Невзирая на все препятствия, 1 января 1899 г. на указанной линии открыли временное коммерческое движение, а ровно через год ветвь: Петровск – Дербент успешно ввели в эксплуатацию¹²¹.

Еще в процессе строительства железной дороги Петровск – Дербент правительство приняло решение о продлении ее до Баку. Для этого 28 февраля 1897 г. с ВлкЖД заключили дополнительное соглашение на

¹¹⁸ Доклады по обследованию железных дорог. Доклад №24. Владикавказская железная дорога / Высочайше учрежденная особая высшая комиссия для всестороннего исследования железнодорожного дела в России. СПб., 1913. С.1.

¹¹⁹ Луночкин А.В. Владикавказская железная дорога и экономическое развитие окрестностей Царицына (конец XIX – начало XX века) // Вестник Волгоградского государственного университета. История. Регионоведение. № 2 (18). Волгоград, 2010. С.97-104.

¹²⁰ Отчет по сооружению Дербентской ветви // Владикавказская железная дорога. СПб., 1903. С.23.

¹²¹ Там же. С.VI.

сооружение железнодорожной линии Дербент – Баладжары протяженностью 216 верст¹²². Основные работы продлились три года, и 15 апреля 1900 г. на новой дороге открылось временное коммерческое движение, а 1 ноября 1900 г. ее торжественно передали в эксплуатацию¹²³.

Появление железнодорожной ветви Петровск – Дербент – Баладжары внесло значительные изменения в структуру экономики Дагестанской области. Увеличились посевные площади пшеницы и других культур, появилась новая отрасль пищевой промышленности – консервная. Стали доступней промышленные товары из разных регионов России, что привело к значительному сокращению, а в некоторых случаях и исчезновению кустарных и ремесленных промыслов местного населения. В то же время, благодаря этой линии, нефть и продукты ее переработки из района бакинских промыслов получили прямой путь на внутривоссийский и зарубежный рынок.

Открытие движения на Бакинской и Царицынской ветвях значительно увеличило поток грузов, что привело к регулярным товарным заторам на станциях. Для их устранения ВлжД производила модернизацию путевого хозяйства и принимала другие меры, увеличивающие пропускную способность головной линии. Важным шагом в решении этой проблемы стало сооружение железнодорожной ветви Екатеринодар (Краснодар) – Кавказская протяженностью 127 верст. Разрешение на ее строительство было получено 16 июня 1898 г.¹²⁴ Работы проходили интенсивно, и 1 августа 1900 г. на линии открылись регулярные коммерческие грузопассажирские перевозки. Через год, 1 августа, новый железнодорожный участок Екатеринодар – Кавказская был официально сдан в эксплуатацию¹²⁵. Он значительно разгрузил Тихорецкий железнодорожный узел, создав прямой

¹²² Отчет по сооружению Дербентской ветви // Владикавказская железная дорога. СПб., 1903. С.1.

¹²³ Там же. С. VI.

¹²⁴ Отчет по сооружению Екатеринодар-Кавказской ветви // Владикавказская железная дорога. СПб., 1903. С.34.

¹²⁵ Доклады по обследованию железных дорог. Доклад №24. Владикавказская железная дорога / Высочайше учрежденная особая высшая комиссия для всестороннего исследования железнодорожного дела в России. СПб., 1913. С.1.

выход грузам из Ставропольской губернии к Новороссийску, а также существенно сократил путь товарам, шедшим с южного направления в Новороссийский порт. После постройки железнодорожной ветви Екатеринодар – Кавказская у общества ВлкЖД наступает десятилетний перерыв в строительстве новых линий. На это в значительной степени повлияла начавшаяся в 1904 г. Русско-японская война и последующие события первой российской революции, которые крайне негативно отразились на финансовом положении не только ВлкЖД, но и всей страны. Вследствие этого, произошло серьезное замедление темпов развития всей железнодорожной инфраструктуры страны на несколько лет¹²⁶.

Таким образом, рассмотренные выше события и явления позволяют указать на то, что Владикавказская железная дорога сыграла существенную роль в развитии транспортной системы Северного Кавказа. Ее деятельность изменила структуру и направление грузов, привела к увеличению посевных площадей и применению в сельском хозяйстве передовых технологий. Появились новые отрасли в пищевой промышленности. Она оказала влияние на рост добычи и переработки полезных ископаемых, сделала доступней промышленные товары для населения Северного Кавказа. ВлкЖД связала Закавказье с центральными регионами России, а Поволжье – с Черноморским побережьем, внесла значительный вклад в развитие курортов Кавказских Минеральных Вод. Однако, несмотря на эти достижения, следует отметить, что правление ВлкЖД акцентировало свое внимание на развитии транзитных линий, которые представлялись ему более рентабельными, чем строительство железных дорог местного значения, о которых ходатайствовали население, землевладельцы, сельхозпроизводители и промышленники. Вследствие этого создались условия для активизации деятельности местных заинтересованных лиц и предпринимателей для борьбы с монопольным положением ВлкЖД,

¹²⁶ Елютин О.Н. «Золотой век» железнодорожного строительства в России и его последствия. М: Научная цифровая библиотека PORTALUS.RU. Дата обновления: 22 марта 2021. URL: https://portalus.ru/modules/motors/rus_readme.php?subaction=showfull&id=1616406437&archive=&start_from=&ucat=& (дата обращения: 11.11.2025).

что привело к появлению у нее в 1908 г. первых конкурентов в лице Армавир-Туапсинской и Ейской железных дорог. О создании акционерного общества Армавир-Туапсинской железной дороги пойдет речь в следующем параграфе.

1.3. Основные факторы и предпосылки создания акционерного общества Армавир-Туапсинской железной дороги

Предложения о строительстве железной дороги Армавир – Туапсе появились практически сразу после начала эксплуатации первой на Северном Кавказе железнодорожной линии от Ростова-на-Дону до Владикавказа. Для осуществления этого проекта в 1875 г. были проведены изыскания кратчайшего пути к Черноморскому побережью по маршруту Армавир – Майкоп – Гойтхский перевал – Туапсе. Руководил работами инженер путей сообщения Евгений Дмитриевич Вурцель¹²⁷. Но дальше исследований в то время дело не пошло.

В начале XX в. Бакинская ветвь ВлкЖД соединила Закавказье с центральными регионами России. Однако маршрут имел значительную протяженность. В военном ведомстве считали, что требуется дополнительный и более короткий путь в Закавказье. Для южных рубежей империи он имел важное военно-стратегическое значение. В Генеральном штабе существовало мнение, что в случае войны с Турцией действующей армии потребуется дополнительное снабжение, которое придется осуществлять морским путем. Это неминуемо приведет к множеству проблем ввиду слабо развитой портовой инфраструктуры Черноморского побережья. Вместе с тем, перевалка военных грузов будет ограничиваться штормами, особенно частыми в осенне-зимний период¹²⁸.

Для решения этой задачи МПС рассматривало два основных проекта. Согласно первому, предполагалось провести железнодорожную линию от Карабулака через Большой Кавказский хребет в Тифлис и тем самым соединить ВлкЖД с Закавказской железной дорогой¹²⁹.

¹²⁷ Оноприенко А.М. Российским флотом рожденный. Историческая хроника. Туапсе, 1996. С.55; Ктиторев С.Н. История Армавира (досоветский период: 1839–1918 гг.). Армавир, 2002. С.135; Афанасьев М.А. О строительстве Армавир-Туапсинской и Черноморской железных дорог // Доклады Сочинского отдела Географического общества СССР. Вып.1. Л., 1968. С.233-237.

¹²⁸ Архив МБУК Туапсинского историко-краеведческого музея имени Н.Г. Полетаева. Д.19. Л. 42-43.

¹²⁹ Расторгуев В.П., Шуляев Ф.М. История сооружения Армавир-Туапсинской железной дороги. Армавир, 1961 (Рукопись) // Фонды Армавирского краеведческого музея. С.16; Иностранцев А.А. Чрез главный

Второй проект предусматривал строительство железной дороги по Черноморскому побережью. В документах эта проектируемая линия называлась Черноморской. Южная ее часть начиналась в Туапсе и далее проходила по берегу Черного моря через Сочи, Сухум, Очамчиру с конечным пунктом на одной из станций Закавказской железной дороги. Северный участок Черноморской магистрали имел три разработанных варианта, а именно: Екатеринодар – Лысогорский перевал – Туапсе; Кавказская – Гойтхский перевал – Туапсе; Армавир – Гойтхский перевал – Туапсе¹³⁰.

1 марта 1902 г. правительством было утверждено четвертое дополнение к уставу ВлКЖД, в соответствии с которым ей поручалось строительство железной дороги Екатеринодар – Туапсе с ветвью по Черноморскому побережью¹³¹. Однако 13 мая 1903 г. Совет Министров и Департамент государственной экономики на совместном заседании пересматривают маршрут северной части Черноморской дороги, единогласно определяя направление Армавир – Гойтхский перевал – Туапсе с ветвью на Майкоп.

Руководство ВлКЖД сочло, что данное решение нарушает его интересы и утвержденный устав. В связи с этим ее представители обратились в министерство финансов с ходатайством о даровании ей льгот в случае, если правительство остановит свой выбор на данном направлении¹³². Вследствие этого обращения 28 июля 1903 г. организуется особое совещание в Комитете министров, которое вновь определяет маршрут Екатеринодар – Лысогорский перевал – Туапсе. Вместе с тем, заседанием устанавливается, что открытие правильного движения на данном участке должно было состояться не позднее 1 января 1908 г.

Ввиду затягивания решения вопроса по сооружению Черноморской дороги в дело вмешивается император. По его распоряжению 13 августа 1903

Кавказский хребет Геологические исследования предполагаемого железнодорожного пути через Архотский перевал между Владикавказом и Тифлисом. СПб., 1896. С.215-216.

¹³⁰ РГИА. Ф.23. Оп.10. Д.46. Л.6/н.

¹³¹ Кислинский Н.А. Наша железнодорожная политика по документам архива комитета министров. Т.4. СПб., 1902. С.138-150.

¹³² РГИА. Ф.23. Оп.10. Д.46. Л.6/н.

г. в Петергофе проходит специальное совещание. На нем Николай II выносит свой вердикт: «В 1905 году приступить к сооружению казною дороги от станции Ново-Сенаки Закавказских железных дорог до Сухума», а также «Поручить Министру Финансов войти в соглашение с Обществом Владикавказской железной дороги о сооружении сим Обществом железной дороги от Армавира до Туапсе с ветвью к Майкопу»¹³³.

6 июня 1904 г. ВлкЖД представила на утверждение в правительственный комитет окончательную проектную документацию железнодорожной дороги Армавир – Туапсе. Однако после рассмотрения ее императором им была вынесена резолюция: «По случаю тягостей войны отложить постройку»¹³⁴. 5 апреля 1905 г. специальным указом аннулировалось четвертое дополнение к уставу ВлкЖД и отменялись все прежние решения по строительству Черноморской дороги¹³⁵. После окончания Русско-японской войны к данному вопросу не возвращались. У каждой из сторон на это имелись свои объективные причины. Правительство не могло самостоятельно организовать постройку линии, так как в казне отсутствовали необходимые средства. А правление ВлкЖД не желало появления альтернативы Новороссийскому порту¹³⁶.

Шло время, но проект этой железной дороги не терял своей актуальности для дальнейшего развития районов Закубанья и Черноморского побережья. Многолетняя монопольная политика Владикавказской дороги в вопросах расширения железнодорожной сети привела к консолидации самых активных представителей из деловых кругов и технической интеллигенции. Они видели в действиях монополиста фактор, который сдерживает развитие экономической активности Северо-Кавказского региона.

¹³³ Русский инвалид – СПб., 1903. № 276.

¹³⁴ РГИА. Ф.1276. Оп.19. Д.182. Л.150-150об.

¹³⁵ АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.36. Л.1об.; Крейнис З.Л. Очерки железных дорог. Великий Российский путь из Санкт-Петербурга во Владивосток. – Кн.3. М., 2010. С.267.

¹³⁶ Лотник И.Г. Туапсе: форт, посад, город. Туапсе, 2011. С.25; По вопросу Армавир-Майкоп-Туапсинской железной дороги. СПб., 1908. С.1-3.

Первую неудачную попытку учреждения акционерного общества для сооружения и последующей эксплуатации железной дороги Армавир – Майкоп – Туапсе предпринял инженер путей сообщения Тигран Амбарцумович Энфиаджианц. В январе 1907 г. он подал ходатайства в соответствующие государственные инстанции¹³⁷. Но его прошения отклонили из-за отсутствия у него необходимого профессионального опыта. Возможно, такому решению способствовала скрытая деятельность членов правления ВлкЖД, имеющих связи в высших эшелонах власти. Однако первая неудача не смогла остановить стремление представителей различных слоев местного населения изменить сложившееся положение дел в железнодорожной отрасли Северного Кавказа.

Следующую попытку осуществил инженер путей сообщения Петр Николаевич Перцов. Его ходатайство по вопросу учреждения акционерного общества для строительства дороги активно поддержали: руководитель комитета по развитию Черноморского побережья Кавказа Алексей Сергеевич Ермолов, председатель II-го Департамента Государственного совета по промышленности, науке и торговле Николай Павлович Петров, наместник Императорского Величества на Кавказе Илларион Иванович Воронцов-Дашков, атаман станицы Родниковская Андрей Дмитриевич Переясловский, первый староста посада Туапсе Александр Николаевич Кривенко¹³⁸.

Особенно важную роль в истории создания акционерного общества Армавир-Туапсинской железной дороги сыграл Александр Николаевич Кривенко¹³⁹. Он более двадцати лет своей жизни посвятил идее проведения в Туапсе железной дороги с устройством в нем порта. Для этого Александр Николаевич собирал и изучал техническую литературу, вел переписку с ведущими инженерами путей сообщения, обращался к министрам различных ведомств и другим влиятельным государственным деятелям. В 1906 г.

¹³⁷ РГИА. Ф.23. Оп.10. Д.46. Л.6/н.

¹³⁸ Перцов П.Н. Воспоминания. М., 2017. С.335.

¹³⁹ 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.

издается его брошюра «Интересы и права частных лиц в вопросе об устройстве железных дорог на Кавказе и колоссальные потери страны от бездорожья». В ней он детально и аргументированно доказывает крайнюю необходимость скорейшей постройки железной дороги в Туапсе¹⁴⁰. Ему удалось привлечь к этому делу авторитетного инженера Петра Николаевича Перцова, который впоследствии выступил как соискатель концессии и учредитель акционерного общества для строительства железной дороги Армавир – Туапсе¹⁴¹.

Здесь важно отметить, что Петр Николаевич обладал обширным опытом в области сооружения железных дорог. Им в качестве производителя работ до 1907 г. было построено восемь железнодорожных линий протяженностью более 830 верст и общей стоимостью около 22 млн. руб.¹⁴² Будучи по своей натуре человеком рассудительным, Перцов, прежде чем начать дорогостоящее и рискованное предприятие, решил изучить материалы исследований, проведенных ВлкЖД. Ознакомившись с ними, он на собственные средства совместно с Евгением Дмитриевичем Вурцелем произвел дополнительные изыскания. Полученные результаты позволили значительно снизить стоимость версты железнодорожного пути проекта 1903 г. со 130 до 92 тыс. руб.¹⁴³

Для учреждения железнодорожного общества и заключения концессионного соглашения требовалось пройти ряд определенных бюрократических процедур, в процессе которых проект всесторонне рассматривался и обсуждался в несколько этапов на совместных совещаниях министерских комиссий с приглашением всех заинтересованных сторон.

22 ноября 1907 г. П.Н. Перцов направил в правительственные инстанции соответствующие ходатайства для учреждения акционерного

¹⁴⁰ Кривенко А.Н. Интересы и права частных лиц в вопросе об устройстве железных дорог на Кавказе и колоссальные потери страны от бездорожья. СПб., 1906. С.25.

¹⁴¹ Перцов П.Н. Воспоминания. М., 2017. С.335.

¹⁴² АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.36. Л.6/н.

¹⁴³ РГИА. Ф.23. Оп.10. Д.46. Л.6/н.

общества Армавир-Туапсинской железной дороги¹⁴⁴. 16 февраля и 5-6 марта 1908 г. состоялись специальные совещания Государственной комиссии по вопросам строительства новых железных дорог при МПС, где рассматривались проекты Перцова и общества ВлкЖД.

Комиссию возглавлял вице-директор департамента железнодорожных дел, действительный статский советник Николай Егорович Гиацинтов. Также в ее состав входили члены, представлявшие министерство путей сообщения, министерство внутренних дел, военное министерство, министерство юстиции, министерство финансов, министерство торговли и промышленности, главное управление землеустройства и земледелья, государственного контроля, главное управление уделов. На заседаниях присутствовали также приглашенные лица заинтересованных сторон: председатель Высочайше учрежденного Совещания для обсуждения мероприятий по развитию Черноморского побережья Кавказа, тайный советник, статс-секретарь А.С. Ермолов, представитель Наместника Его Императорского Величества на Кавказе, статский советник С.А. Котляревский, почетный лейб-хирург, действительный статский советник Е.А. Павлов, член Государственной Думы И.А. Гуаданини, представители от городов и станиц Кубанской области и Черноморской губернии: Ф.А. Щербина, С.И. Иванов, А.Н. Кривенко, Е.Д. Вурцель, А.Д. Переясловский, Д.М. Солоцкий, А.А. Федоров, М.Л. Андреев, И.К. Колесников, К.Н. Конарев, Т.Д. Рошупкин, А.С. Степанов, Д.А. Зосимов, С.И. Болтенков. Кроме вышеозначенных лиц в заседаниях участвовали соискатели, представлявшие свои проекты: инженеры путей сообщения П.Н. Перцов, Н.Н. Перцов, А.А. Бубликов, К.М. Окунев, С.О. Соболев и представители ВлкЖД: председатель правления В.Н. Печковский и его коллеги И.И. Гусев, Ю.Н. Эрлих, В.А. Врженский и Ф.Ф. Шифнер.

Правление ВлкЖД представило комиссии проект целой сети подъездных путей, которые ставили перед собой те же задачи, что и

¹⁴⁴ АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.36. Л.б/н.

железнодорожная линия Армавир – Туапсе, а именно обслужить наиболее плодородную часть Кубанской области и связать Черноморское побережье с сетью железных дорог страны. Ее представители акцентировали внимание комиссии на более низкой стоимости и коротких сроках сооружения подъездных путей, что являлось, несомненно, весомым аргументом. Проект состоял из двух веток нормальной колеи: Васюринская – Майкоп (80 верст) и Армавир – Каладжинская (72 версты) и одной узкоколейной – Афипис – Туапсе (115 верст)¹⁴⁵. Важно отметить, что низкая стоимость этих подъездных путей достигалась применением при строительстве бывших в употреблении рельс и использованием при эксплуатации старых паровозов и вагонов из парка ВлкЖД. Несомненным недостатком для грузоотправителей являлись условия, которые предполагались в период эксплуатации, а именно – остановка движения в ночное время, в случае метелей, снежных заносов и весеннего половодья. Перевалку грузов предполагалось производить не на станциях, а непосредственно на перегонах, что, в свою очередь, не позволяло организовать четкого и интенсивного движения¹⁴⁶.

Проект по сооружению железнодорожной линии Армавир – Туапсе, предложенный инженером П.Н. Перцовым, представлял собой переработанные и оптимизированные изыскания, проведенные ВлкЖД в 1903 г. и дополненные исследованиями 1906 г. Петр Николаевич предельно четко представил расчеты технической и экономической части проекта. Многочисленные и разносторонние проверки, прошедшие до начала рассмотрения дела по существу, показали отсутствие в них ошибок и противоречий. Данное обстоятельство лишило оппонентов и членов комиссии возможности критиковать его с этих позиций.

В процессе работы комиссии вышеописанные предложения всесторонне рассматривались и сравнивались по многим показателям. Особое внимание было уделено заявлениям и суждениям приглашенных

¹⁴⁵ ГАКК. Ф.Р-1547. Оп.1. Д.32. Л.1-2.

¹⁴⁶ АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.36. Л.6/н.

заинтересованных сторон и представителей местного населения, которые сообщали свои взгляды и пожелания по вопросам реализации того или иного проекта.

Так, представитель наместника Его Величества на Кавказе доложил, что граф И.И. Воронцов-Дашков полагает, что лишь линия Армавир – Майкоп – Туапсе является наиболее широко удовлетворяющей экономическим нуждам жителей Закубанья. Глава города Майкоп С.И. Иванов заявил, что всецело поддерживает проект Перцова. По его мнению, сооружение ветви к станции Васюринской слабо удовлетворяет потребности Майкопа. Представитель Екатеринодара Ф.А. Щербина поддержал предложения ВлкЖД. Он указал, что Екатеринодару нужна ветка к Майкопу, которая будет удовлетворять нужды города в древесине¹⁴⁷. Интересы Туапсе представлял А.Н. Кривенко, который высказался за проект Перцова, указав на то, что только в трех отделах Закубанья имеется около двух с половиной миллионов десятин земли, удобных для посевов, а засеваются менее восьмисот тысяч, вследствие отдаленности их от железной дороги. К изложенному он добавил, что проектируемый порт в Туапсе совершенно не подвержен «Норд-осту» и расположен он ближе к районам, производящим большое количество товарного зерна¹⁴⁸. Член Государственной Думы И.А. Гуаданини высказался за проект Перцова. Во время своего выступления он указал, что общество ВлкЖД получает ненормально высокие доходы и своими предложениями искусственно направляет грузы в Новороссийский порт, который, по его мнению, и так не справляется с существующим грузопотоком. Делегаты от станций также указали, что не поддерживают проект ВлкЖД, кроме представителя станции Вознесенской, который высказался в поддержку подъездного пути Армавир – Каладжинская, но по другому маршруту.

¹⁴⁷ РГИА. Ф.1276. Оп.19. Д.182. Л.199.

¹⁴⁸ Там же. Л.199,199об.

Статс-секретарь А.С. Ермолов категорически высказался за сооружение железной дороги Армавир – Туапсе. Лейб-хирург Е.В. Павлов выразил мнение, что линия Армавир – Туапсе будет иметь большое значение в санитарном отношении, а именно сделает климатическое курортное лечение доступней для больных, которым оно было назначено. Также он считал, что дорога сократит время в пути от лечебниц Кавказских Минеральных Вод до санаториев Черноморского побережья¹⁴⁹.

Атаман станицы Родниковской А.Д. Переясловский выступил с самыми резкими заявлениями. Он обвинил ВлкЖД в игнорировании нужд местного населения с 1894 г. Докладчик утверждал, что в последние два года сельхозпроизводители были поставлены в безвыходное положение, которое усугубляется частым и длительным закрытием приема грузов на станциях, что приводит к дополнительным расходам на аренду складов, либо к продаже зерна по заниженным ценам перекупщикам. Особенно в этом отношении Андрей Дмитриевич выделил Армавир. Завершил он свое выступление словами: «Создание конкурента Владикавказской железной дороги устранило бы нежелательные стороны в хозяйстве этой дороги. Население трех отделов отрицает серьезную пользу от постройки ветвей обществом Владикавказской железной дороги и категорически высказывается против их сооружения»¹⁵⁰.

Речь Переясловского произвела сильное впечатление на участников совещания и оказалась весьма неожиданной для делегации ВлкЖД. В ответ на нее представитель Владикавказской дороги сообщил, что в 1907 г. станция Армавир для приема грузов закрывалась только три раза, в общей сложности на двадцать девять дней в период с августа по октябрь¹⁵¹. Данное заявление станичные делегаты восприняли как насмешку. Ведь конец лета и начало осени для хлеборобов – самое ценное время. Также представитель ВлкЖД указал, что появление в Туапсе большого коммерческого порта снизит

¹⁴⁹ АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.36. Л.6/н.

¹⁵⁰ Там же.

¹⁵¹ РГИА. Ф.1276. Оп.19. Д.182. Л.208.

значимость Новороссийских терминалов и приведет к большим финансовым потерям общества, вследствие чего ему придется свернуть планы развития своих линий на всем Северном Кавказе¹⁵².

Всесторонне рассмотрев представленные проекты и заслушав мнения и суждения всех участников совещания, Государственная комиссия по вопросам строительства новых железных дорог постановила: «Предоставить образуемому инженером путей сообщения П.Н. Перцовым акционерному обществу сооружение и эксплуатацию линии Армавир – Туапсе с ветвью на Майкоп протяжением 252 версты, а также устройство оградительных портовых сооружений и пристанских приспособлений Туапсе общей стоимостью около 28 миллионов рублей»¹⁵³.

Следующим этапом в деле образования общества Армавир-Туапсинской железной дороги стало рассмотрение его II Департаментом Государственного совета. Оно состоялось 1 июля 1908 г. На этом совещании присутствовали член Государственного совета статс-секретарь Ермолов и тайные советники Шмеман и Манухин, а также министры финансов, путей сообщения, юстиции, торговли и промышленности, государственный контролер, главный управляющий землеустройством и земледелием, начальник Главного управления казачьих войск и начальник Управления военных сообщений Главного управления Генерального штаба.

В ходе обсуждений рассматриваемого проекта министр финансов статс-секретарь Коковцев и министр путей сообщения генерал-лейтенант Шауфус выступили против сооружения железной дороги Армавир – Туапсе с устройством порта. Они аргументировали свою позицию поступившими возражениями из Новороссийского биржевого комитета и общества ВлкЖД.

Из заявления Новороссийского биржевого комитета следовало, что затраты на проведение линии Армавир – Туапсе и на устройство порта не могут принести ожидаемой пользы, а лишь вредно отразятся на развитии уже

¹⁵² Архив МБУК Туапсинского историко-краеведческого музея имени Н.Г. Полетаева. Д.21. Л. 42-47.

¹⁵³ Там же. Д.15. Л. 94.

существующего порта в Новороссийске, который оснащен современным оборудованием и отвечает всем требованиям судоходства¹⁵⁴. Общество ВлкЖД в своем заявлении утверждало, что осуществление постройки железной дороги Армавир – Туапсе обесценит ее сооружения в Новороссийске вместе с примыкающим двухпутным участком и приведет к снижению доходов общества на 700 тыс. руб. в год. Вследствие этого на продолжительный срок задержится строительство сети подъездных путей на Северном Кавказе, разработанных ВлкЖД¹⁵⁵.

При этом министр финансов Коковцев и министр путей сообщения Шауфус выразили общее мнение: «Новороссийский порт действительно настолько хорошо оборудован и его грузовместимость настолько велика, что в устройстве для Северного Кавказа нового отпускного порта на Черном море настоятельной необходимости не встречается. Тем не менее нельзя отрицать, что все значение новой линии заключается именно в направлении ее к морю, чем обеспечивается близкий и удобный выход на всемирный рынок»¹⁵⁶. Выступление министров сводилось к тому, что в сооружении нового порта нет необходимости, а без него железнодорожная линия Армавир – Туапсе не принесет особых изменений в структуре экономики края, и ее эксплуатация будет сопровождаться постоянными убытками.

Выслушав и обсудив все суждения, департамент Государственного совета со своей стороны отметил, что проектируемая к постройке железная дорога Армавир – Туапсе, несомненно, внесет весьма крупное улучшение в экономические условия края и будет особенно полезной для районов вдоль маршрута ее прохождения, развитие которых задерживается отсутствием удобных путей сообщения. Также было особо подчеркнуто, что природные богатства этих земель очень велики. В восточной своей части дорога пройдет в пределах Кубанской области по местности с плодородными почвами. В западном же районе дороги Черноморская губерния обладает большими

¹⁵⁴ РГИА. Ф.23. Оп.10. Д.46. Л.6/н.;

¹⁵⁵ Там же. Л.6/н.; АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.36. Л.6/н.

¹⁵⁶ Там же. Л.3об-4.

лесными запасами с ценными породами и другими разнообразными естественными богатствами. Сооружение порта в Туапсе создаст новый выход для товарного зерна Кубанской области на мировой рынок, что, в свою очередь, весьма необходимо вследствие того, что объемы сельскохозяйственного производства в крае постоянно увеличиваются, а станции ВлкЖД в период хлебной кампании оказываются настолько перегруженными, что даже вынуждены прибегать к временному прекращению приемки грузов¹⁵⁷.

По мнению департамента Государственного совета, нужно принять во внимание прохождение дороги через Майкопские нефтеносные районы, которые будут соединены с будущим Туапсинским портом. Вследствие этого необходимо признать за дорогой общегосударственное значение. Касательно возражений, которые были против проведения дороги, то при ближайшем расследовании, по мнению Второго департамента, они не заслуживают особого внимания. Опасения Новороссийского биржевого комитета относительно конкуренции будущего Туапсинского порта не имеют под собой достаточных оснований, а ожидаемое уменьшение доходности ВлкЖД на 700 тыс. руб. не может служить препятствием к проведению новой линии¹⁵⁸.

1 июля 1908 г. Второй департамент Государственного совета признал проведение железной дороги Армавир – Туапсе предприятием целесообразным и полезным и не увидел препятствий к утверждению проекта Устава общества с внесением в него лишь некоторых редакционных изменений. Так, решением №35 в итоге департамент постановил: «Проект Устава Общества Армавир-Туапсинской железной дороги предоставить на Высочайшее Его Императорского Величества благоволение»¹⁵⁹.

17 июля 1908 г. император утвердил Устав Армавир-Туапсинской железной дороги (далее АТЖД). Согласно ему акционерное общество АТЖД

¹⁵⁷ АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.36. Л.6/н.

¹⁵⁸ Там же.

¹⁵⁹ Там же.

получило право на строительство и последующую эксплуатацию железной дороги нормальной колеи по маршруту: Армавир – Туапсе с ветвью на Майкоп общей протяженностью 252 версты и сооружение порта в Туапсе¹⁶⁰. Уставом определялся срок концессии в восемьдесят один год с момента передачи железнодорожной линии в эксплуатацию, по истечении которого все имущество АТЖД безвозмездно переходило в государственную собственность¹⁶¹. Вместе с тем, был предусмотрен досрочный выкуп железной дороги государством, но не ранее двадцати пяти лет с открытия на ней правильного движения¹⁶². Относительно портовых сооружений общества у правительства имелось право выкупа их в любое время¹⁶³.

Основной капитал АТЖД формировался путем выпуска акций на общую сумму в 4 млн. руб. и защищенных гарантиями государства облигаций в размере 33,5 млн. руб.¹⁶⁴ Для признания общества состоявшимся и получения юридического права на ведение деятельности ее учредителю необходимо было внести на специальный счет денежные средства в размере 50% от акционерного капитала. В случае неисполнения данного условия в течение шести месяцев со дня утверждения Устава акционерное общество подлежало ликвидации¹⁶⁵.

Усилиями ВлкЖД в столичных финансовых кругах сформировалось мнение об АТЖД как о проекте, который ждет полный провал. В связи с этим банкиры и биржевые игроки опасались покупать акции нового общества, и спрос на них был невелик. Однако существовала и другая причина данной проблемы. Она заключалась в том, что акции выпускались под фиксированный доход в три процента в год до сдачи дороги в эксплуатацию¹⁶⁶, а коммерческие банки в то же время предлагали более

¹⁶⁰ РГИА. Ф.23. Оп.10. Д.46. Л.6/н.; АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.36. Л.6/н.

¹⁶¹ Устав общества Армавир-Туапсинской железной дороги. СПб., 1908. С.3.

¹⁶² Там же. С.62-63.

¹⁶³ Там же. С.64-65.

¹⁶⁴ Там же. С.19.

¹⁶⁵ Устав общества Армавир-Туапсинской железной дороги. СПб., 1908. С.58-59.

¹⁶⁶ РГИА. Ф.23. Оп.10. Д.46. Л.6/н.

выгодные условия по депозитному размещению средств на длительный срок¹⁶⁷.

Часть ценных бумаг купили знакомые П.Н. Перцова, но этого оказалось недостаточно. Для решения критически важной проблемы по формированию акционерного капитала А.Д. Переясловский организует специальный комитет по продаже акций в рассрочку местным жителям и станичным обществам, после чего их реализация пошла лучше. Однако для сбыта необходимого количества ценных бумаг требовалось время, которого катастрофически не хватало. Колоссальных усилий стоило П.Н. Перцову, чтобы добиться отсрочки для сбора требуемых средств¹⁶⁸.

30 апреля 1909 г. на специальный счет в Русско-китайском банке были внесены два миллиона рублей¹⁶⁹. После этого общество получило право на свою деятельность как состоявшееся юридическое лицо. В этот же день прошло первое общее собрание акционеров АТЖД. На нем провели выборы, определившие руководящий состав правления сроком на один год, и обсудили ряд важных вопросов. Так, участники собрания единогласно избрали директоров: Николая Дмитриевича Байдака, Николая Николаевича Перцова, Андрея Дмитриевича Переясловского, Алексея Ивановича Путилова. В кандидаты были выбраны Яков Фомич Николенко, Михаил Николаевич Гурвич, Исидор Мартынович Кон¹⁷⁰. Директором-распорядителем до конца строительства назначили Петра Николаевича Перцова¹⁷¹. Также акционеры одобрили возмещение ему всех расходов,

¹⁶⁷ Расторгуев В.П., Шуляев Ф.М. История сооружения Армавир-Туапсинской железной дороги. Армавир, 1961 (Рукопись) // Фонды Армавирского краеведческого музея. С.32.

¹⁶⁸ Перцов П.Н. Воспоминания. М., 2017. – С.371-374.; Бычков Г. Н. Андрей Дмитриевич Переясловский – видный деятель в области железнодорожного строительства на Кубани (штрихи к биографии) // Лунинские чтения. Выпуск I: Материалы Всероссийской научно-практической конференции по археологии, локальной истории и музееведению Юга России. Армавир, 2022. – С.115-121.

¹⁶⁹ АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.11. Л.1.

¹⁷⁰ Афанасьев М.А., Расторгуев В.П. Очерки истории развития путей сообщения на Северном Кавказе и Черноморском побережье. Туапсе, 1957-1965 (Рукопись) // Фонды Туапсинского историко-краеведческого музея им. Н.Г. Полетаева. С.32.

¹⁷¹ АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.7. Л.11-13.

понесенных им при производстве дополнительных изысканий железнодорожной линии до учреждения общества¹⁷².

Перед закрытием собрания от участников, представлявших интересы кубанского казачества, поступило настойчивое пожелание приступить к строительству железной дороги в этом же году для того, чтобы уже в следующем сезоне иметь возможность вывозить урожай через станцию Армавир, воспользовавшись для этого временным движением. Вследствие этого, собрание единогласно постановило поручить правлению в срочном порядке заключить соглашение с Русско-китайским банком относительно реализации облигационного займа на выгодных условиях для АТЖД и соответствующего требованиям министерства финансов. На этом первое собрание акционеров было закрыто.

Таким образом, рассмотренные нами события позволяют прийти к выводу, что первоначальные проекты железнодорожной линии от Армавира до Туапсе преследовали преимущественно экономические цели. Однако в силу различных обстоятельств они не были реализованы. В начале XX в. правительство по военно-стратегическим соображениям принимает решение о строительстве магистрали по маршруту: Армавир – Майкоп – Гойтхский перевал – Туапсе и далее по берегу Черного моря через Сочи, Сухум, Очамчиру с конечным пунктом на одной из станций Закавказской железной дороги. Для этого инженерами ВлжЖД были проведены все необходимые изыскания и составлен проект. Однако вследствие начавшейся Русско-японской войны строительство откладывалось, а в 1905 г. и вовсе отменяют все принятые по данному вопросу решения.

В 1907 г. к проекту по прокладке кратчайшего пути к Черноморскому побережью вновь возвращаются. Во многом этому послужила недальновидная деятельность ВлжЖД, оставлявшая без удовлетворения ходатайства местного населения о строительстве новых ветвей, что сильно тормозило развитие целых районов Северного Кавказа. Также монополист не

¹⁷² АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.11. Л.106.

мог обеспечить стабильный прием и отправку грузов в сезон сбора урожая. Совокупность этих факторов привела к консолидации предпринимателей, интеллигенции и кубанского казачества в борьбе со сложившимся положением дел в транспортной отрасли региона. Итогом противостояния явилось изменение подходов правительства в решении вопросов, связанных с выдачей концессий на строительство железных дорог на территории Северо-Кавказского региона, что выразилось в учреждении ряда новых железнодорожных обществ в Кубанской области. Одним из первых было создано акционерное общество АТЖД, которое получило право на сооружение железной дороги по маршруту: Армавир – Туапсе и нового коммерческого порта на Черном море. Реализация этого проекта должна была решить транспортно-логистические проблемы многих районов Закубанья и создать кратчайший путь для товарного зерна на экспорт через сооружаемый этим же обществом большой коммерческий порт в Туапсе.

Таким образом, развитие транспортных коммуникаций Северного Кавказа неразрывно связано с российской колонизацией. Значительную роль в прокладке дорог, возведении мостов и организации переправ играли казачьи и армейские формирования, чьими силами они и сооружались. Региональные пути сообщения создавались в первую очередь для нужд кордонных линий. В пореформенный период их военно-тактическое назначение меняется на хозяйственно-экономическое. Вместе с тем нужно отметить, что на первоначальных этапах становления транспортной инфраструктуры Северного Кавказа строительство столкнулось с проблемами объективного характера, к которым можно отнести сложный рельеф местности, нападения горцев, отсутствие современных технологий и материалов, а также низкую компетентность строителей.

До последней четверти XIX в. обширная территория Северного Кавказа с колоссальным хозяйственным потенциалом оставалась без надежных транспортных связей с центральными районами страны. Развитие промышленности, сельского хозяйства и торговли сдерживались

повсеместным бездорожьем и отсталостью средств передвижения. Такое положение дел не отвечало стратегическим интересам России и не могло долго оставаться без внимания правительства.

В 1875 г. по концессионному соглашению с частным акционерным обществом была построена первая железнодорожная линия от Ростова-на-Дону до Владикавказа. Несмотря на не совсем удачный маршрут ее прохождения, она дала мощный импульс в развитии прилегающих к ней населенных пунктов. Дальнейшее расширение железнодорожной сети происходило достаточно динамичными темпами, и к началу XX в. Владикавказская железная дорога превратилась в крупную транзитную магистраль, надежно связавшую Закавказье с центральными регионами России, а Поволжье – с Черноморским побережьем. Однако с течением времени монополистическая политика, проводимая правлением этого акционерного общества, начала приносить больше вреда, чем пользы в деле развития путей сообщения. Вследствие этого правительством были приняты ряд решений, создавшие конкурентную среду в транспортной отрасли региона, что должно было привести к росту промышленности и увеличению объемов торговли, а также позитивно отразиться на экономике Северного Кавказа в целом. Одним из первых было создано акционерное общество АТЖД, которое получило право на сооружение железной дороги по маршруту: Армавир – Туапсе и нового коммерческого порта на Черном море. Реализация этого проекта должна была решить транспортно-логистические проблемы многих районов Закубанья и создать кратчайший путь для товарного зерна на экспорт через сооружаемый этим же обществом большой коммерческий порт в Туапсе.

Глава 2. Этапы и специфика процесса строительства железной дороги Армавир – Туапсе и коммерческого порта на Черноморском побережье

2.1. Основные этапы работ по проведению железнодорожной линии Армавир – Туапсе

После внесения 30 апреля 1909 г. двух миллионов рублей на специальный счет, находившийся в распоряжении министерства финансов, общество АТЖД получило юридическое право на ведение деятельности в рамках своего устава¹⁷³. В этот же день состоялось первое собрание акционеров. На нем уполномоченные от кубанского казачества поручили правлению приступить к строительству железной дороги в 1909 г.¹⁷⁴ Выполнение поставленной задачи требовало обеспечить финансирование. Для этого были заключены договоры с английскими банками на реализацию облигационного капитала. Продажа ценных бумаг началась 19 мая и завершилась 18 октября 1909 г. 20 октября из Лондона на банковский счет общества АТЖД поступило чуть более 28 млн. руб.¹⁷⁵ Полученные средства должны были позволить правлению осенью начать заключать контракты с поставщиками и подрядчиками. Однако, по мало зависящим от общества обстоятельствам, воспользоваться в полной мере полученными средствами у него не получилось.

Согласно уставу на сооружение железной дороги и порта отводилось два с половиной года с момента начала работ. Но приступить к строительству общество АТЖД могло только после полного утверждения проекта и расценочных ведомостей министерством финансов и МПС. Несмотря на тот факт, что вся необходимая документация была представлена 15 апреля 1909 г., ее рассмотрение постоянно откладывалось вследствие отсутствия отзыва от инспектора постройки, а его назначение задерживалось ввиду недостатка

¹⁷³ АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.11. Л.1.

¹⁷⁴ Там же. Л.18об.

¹⁷⁵ Там же. Д.10. Л.1об.

средств в МПС. Для ускорения согласования проекта правлению АТЖД пришлось взять расходы по содержанию государственного инспекторского контроля на счет общества¹⁷⁶.

Вследствие ходатайства представителей местного населения о скорейшем начале строительства 13 июля 1909 г. МПС разрешило приступить к постройке равнинного участка Армавир – Белореченская с ветвью на Майкоп после утверждения государственным инспектором лишь плана и продольного профиля линии. При этом допускалось не ожидать полного одобрения проекта магистрали и ее расценочной ведомости¹⁷⁷.

11 сентября разрешение на производство работ было получено, и сразу после этого хозяйственным способом началось сооружение земляного полотна дороги на первых верстах от Армавира¹⁷⁸.

В свою очередь, 10 августа МПС потребовало от общества предоставить проектную документацию линии, отделив равнинный участок Армавир – Белореченская с ветвью на Майкоп от горного – Белореченская – Туапсе. Данное постановление явилось неожиданным для правления. Главный инженер АТЖД П.В. Березин в срочном порядке произвел перерасчет расценочных ведомостей и представил исправленную документацию в установленные сроки. Однако в комитете по сооружению железных дорог во время обсуждения разделенных смет со стороны государственного контролера последовали возражения по четырем пунктам. Ввиду этого МПС отложило рассмотрение дела на следующий год. Данное обстоятельство отразилось на начавшихся в сентябре работах.

Министерство финансов препятствовало свободному использованию собственных средств общества, ссылаясь на восьмой параграф устава, запрещающий строительство без утвержденных соответствующим образом документов. В данных условиях правление приняло решение не

¹⁷⁶ АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.11. Л.18об.

¹⁷⁷ Россия. Государственный контроль. Всеподданнейший отчет государственного контролера за 1909 год. СПб., 1911. С.230-231.

¹⁷⁸ АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.36. Л.206.

останавливать начатый в сентябре процесс сооружения линии, для чего в октябре провело конкуренцию по сдаче работ. По ее результатам с подрядчиками Гриммом, Милицером, Роном и Мрочковским подписали договоры на устройство земляного полотна и искусственных сооружений. Финансирование работ до утверждения расценочных ведомостей осуществлялось из средств, отпущенных министерством финансов на заготовку материалов и содержание администрации. Это позволило безостановочно осуществлять постройку, но в ограниченных масштабах¹⁷⁹.

18 марта 1910 г. откорректированные расценочные ведомости приняли к рассмотрению, и 3 июля 1910 г. они были утверждены. Однако в них не включили работы по примыканию линии к ВлкЖД, а также по устройству станции Армавир и железнодорожного узла в Туапсе. Причиной являлось отсутствие согласованных проектов. Сметную документацию на эти работы в соответствующие инстанции подавали разновременно: в декабре 1910 и марте 1911 гг. Утверждение данных калькуляций состоялось только 23 августа 1911 гг.¹⁸⁰

Следующей важнейшей задачей после организации финансирования являлся подбор и наем квалифицированных сотрудников. Ведь именно от их профессионализма во многом зависел успех строительства. Решением этого вопроса занимался главный инженер Петр Владимирович Березин, которого пригласили по рекомендации директора правления Николая Николаевича Перцова, родного брата учредителя акционерного общества¹⁸¹. Утверждение Березина на пост состоялось 14 мая 1909 г.¹⁸²

В соответствии с должностными инструкциями на главного инженера возлагалось руководство строительством железнодорожной линии с сопутствующей инфраструктурой и портовых сооружений, разработка технических проектов и их экономическое обоснование, согласование

¹⁷⁹ АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.11. Л.19.

¹⁸⁰ Там же. Д.374. Л.269-270.

¹⁸¹ Перцов П.Н. Воспоминания. М., 2017. С.378.

¹⁸² АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.7. Л.4-5.

необходимой документации с представителями МПС, проведение изысканий перспективных направлений, надзор за соблюдением смет, сроков и технологии исполнения работ. После открытия временного движения и до передачи дороги в эксплуатацию главный инженер нес ответственность за организацию грузопассажирских перевозок.

В июне 1910 г. строительное управление АТЖД из Санкт-Петербурга переезжает в Армавир¹⁸³. Для его размещения арендуется здание у армавирского домовладельца Данова¹⁸⁴. Первоначальное расположение администрации далеко от места производства работ можно объяснить тремя обстоятельствами. Во-первых, практически весь 1909 г. был посвящен организационным мероприятиям, которые требовали различных согласований с государственными органами власти. Во-вторых, в столице проще и быстрее проходил процесс найма специалистов для формирования основных подразделений дороги. В-третьих, из-за отсутствия должного финансирования правление не видело смысла форсировать его перевод в Армавир.

В проектной документации протяженность железнодорожной линии Армавир – Туапсе с ветвью на Майкоп составляла 252 версты. На начальном этапе строительства всю трассу разделили на четыре административных участка: Армавирский, Белореченский, Хадыжинский, Туапсинский. Однако 12 января 1911 г. решением правления четвертый участок упраздняют, объединяя его с третьим¹⁸⁵. Порт в Туапсе еще на этапе проектирования выделили в отдельное подразделение, и его сооружение поручили крупному французскому контрагенту Луи-Жюстену Першо. Детальному рассмотрению этапов и специфики строительства портовых устройств будет посвящен отдельный параграф диссертации.

Согласно техническим условиям, содержащимся в уставе, при постройке железной дороги, общество должно было использовать рельсы

¹⁸³ Отклики Кавказа – Армавир, 1910. № 200.

¹⁸⁴ Новая заря – Екатеринодар, 1910. № 1107.

¹⁸⁵ АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.27. Л.7.

весом не менее 22,5 фунта в погонном футе (30,9 килограмм в погонном метре). По классификационным стандартам, введенным в России в 1908 г., это соответствовало типу IVa¹⁸⁶. Именно такие рельсы укладывались на АТЖД¹⁸⁷. Исключением служил участок пути от станции Туапсе-Сортировочная до Туапсе-Портовая, где применили более тяжелый тип – IIIa. Данное решение обосновывалось предполагаемым высоким маневровым движением груженных составов. На поставку рельс, стрелочных переводов и скреплений для них 21 декабря 1909 г. заключили контракт с Новороссийским обществом каменноугольного и рельсового производства (в Юзовке)¹⁸⁸.

Строение пути и специфический маршрут дороги диктовал особые условия при выборе подвижного состава для строящейся магистрали. МПС рекомендовало к закупке паровозы серии О, однако технический отдел АТЖД посчитал нецелесообразным использовать данный вид локомотивов. Вследствие этого инженерами дороги Нилом Петровичем Попельшским-Касковым и Николаем Дмитриевичем Байдаком был разработан технический проект нового паровоза с осевой формулой 0-4-0¹⁸⁹. Чертежи и всю необходимую документацию подготовил Коломенский машиностроительный завод, который выпустил первые шестнадцать локомотивов для АТЖД, получивших при производстве маркировку – тип 117. После передачи заказчику ее сменили на Бк, а в 1912 г. распоряжением МПС для них устанавливается новое обозначение – Ы (приложение 3.1, 3.2.).

Следующая партия паровозов для общества была с некоторыми усовершенствованиями, предложенными инженером Альбертом Оттоновичем Чечотте. При сохранении компаунд-машины специалисты Коломенского машиностроительного завода дополнительно установили

¹⁸⁶ Фадеев Г.М. История железнодорожного транспорта России. 1836-1917 гг. Т.1. СПб., 1994. С.211-213; Крейнис З.Л. Очерки истории развития железных дорог. Два столетия. М., 2007. С.129-130.

¹⁸⁷ АОАА. Ф.51. Оп.1. Д.288. Л.19.

¹⁸⁸ Там же. Оп.2. Д.7. Л.92-92об.

¹⁸⁹ Раков В.А. Локомотивы отечественных железных дорог (1845—1955 гг.). — 2-е изд., перераб. и доп. М., 1995. С.179-182.

двубортный пароперегреватель Шмидта. По расчетам Чечотте, это должно было значительно повысить коэффициент полезного использования пара. В 1913 г. на Николаевской железной дороге провели испытания, которые на практике доказали удачное рационализаторское решение Альберта Оттоновича. Паровозы с этой системой получили обозначение «Ыч» и являлись самыми мощными товарными локомотивами, выпускаемыми в России до революции¹⁹⁰.

Таким образом, практически весь 1909 г. правление АТЖД решало вопросы организационного, финансового и административного характера. Строительство, начатое в сентябре, набирает темп только весной 1910 г. с прибытием основной массы рабочих и специалистов. Важно отметить, что производство всех работ на линии осуществляли подрядчики, отобранные в результате конкуренции, а штатные инженеры и техники АТЖД занимались составлением смет, выдачей нарядов и технологическим контролем процесса возведения объектов транспортной инфраструктуры. Однако в экстренных ситуациях строительное управление организовывало работы хозяйственным способом.

29 мая 1910 г. состоялось очередное общее собрание акционеров АТЖД. На нем правление представило развернутый отчет своей деятельности за прошедший год. После доклада выступил Гавриил Викентьевич Вербицкий и высказал пожелание местных акционеров иметь в составе директоров правления двух представителей от кубанского населения. Вследствие этого Н.Д. Байдак, А.И. Путилов и Н.Н. Перцов заявили о сложении с себя полномочий¹⁹¹. Собрание приняло заявления и постановило провести выборы, которые состоялись в этот же день. По их итогам был сформирован новый состав правления. В него вошли Н.Д. Байдак, А.И. Путилов, А.К. Дрейер, В.П. Савицкий, и А.Д. Переясловский. Важно отметить, что с уходом Н.Н. Перцова началось постепенное вытеснение

¹⁹⁰ Раков В.А. Локомотивы отечественных железных дорог (1845—1955 гг.). — 2-е изд., перераб. и доп. М., 1995. С.179-182.

¹⁹¹ АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.11. Л.47-48.

«чужаков» из руководящей среды АТЖД, которое протекало с разной степенью интенсивности весь период существования общества.

Следующим покинул службу главный инженер П.В. Березин. В своих воспоминаниях П.Н. Перцов так описывает происходящие процессы: «Я не мог допустить умаления престижа технического надзора и вмешательства в дело сдачи и производства работ со стороны приближенных к Переясловскому, совсем молодых и неопытных еще инженеров из казаков. В октябре я поехал в Армавир на открытие земляных работ. Здесь мне пришлось выдержать сорганизованный единомышленниками Переясловского выпад против главного инженера Березина. Дело дошло до весьма крупных объяснений. Но это было только прелюдией. На устроенном казаками обеде на линии в станице Курганной вожаки выступили один за другим с речами, в которых они развивали идею производства работ хозяйственным способом через своих ставленников. Страшно возмущенный вносимым в дело в самом его начале сепаратизмом я разразился бурной, негодующей речью и предсказывал казакам полный провал дела постройки, ежели они отвергнут значение знания дела и опыт настоящих строителей...

Вскоре настали для меня и в Петербурге черные дни постоянных повторных стычек с кликой вожаков-заправил от казачества, наметивших себе целью прибрать в свои руки все дело постройки. Началась усиленная и непрерывная травля П.В. Березина и его ближайших сотрудников. Кончилось дело тем, что правление было вынуждено подумать о смене главного инженера, на место Березина был приглашен инженер Н.И. Виллер»¹⁹². Утверждение его в должности состоялось 1 августа 1910 г.¹⁹³

Важным историческим источником для настоящего исследования стала работа В.П. Расторгуева и Ф.М. Шуляева «История сооружения Армавир-Туапсинской железной дороги». В ней авторы, являющиеся одновременно и современниками описываемых событий, указывают, что уход П.В. Березина с

¹⁹² Перцов П.Н. Воспоминания. М., 2017. С.379-380.

¹⁹³ АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.15. Л.5-5об.; Там же. Д.18. Л.107-108.

поста главного инженера был связан с его некомпетентной деятельностью, которая вызвала значительный и необоснованный перерасход средств¹⁹⁴. Ввиду этого 28 июля 1910 г. он подал рапорт с просьбой освободить его от занимаемой должности¹⁹⁵.

В результате проведенного нами исследования данного вопроса, можно сказать, что эта версия ухода (увольнения) П.В. Березина не вполне соответствует имеющимся объективным данным. Во-первых, при увольнении в качестве вознаграждения П.В. Березину выплатили годовой оклад, и со стороны правления не последовало никаких претензий к его деятельности как руководителя строительством¹⁹⁶. Во-вторых, 6 апреля 1910 г. на чрезвычайном собрании была создана ревизионная комиссия, которая проверила все отчеты и не нашла никаких нарушений, о чем она доложила 29 мая 1910 г. в своем докладе акционерам¹⁹⁷. В-третьих, вопросы финансового и производственного характера тщательно контролировались министерством финансов совместно с МПС, и любое выявленное ими нарушение поставило бы точку в профессиональной карьере Петра Владимировича. Однако уже 15 ноября 1910 г. приказом по МПС П.В. Березина утверждается в должности главного инженера в обществе Подольской железной дороги¹⁹⁸.

Таким образом, приведенные выше факты, основанные на разнообразных источниках, косвенно подтверждают сведения из книги Перцова об истинных обстоятельствах ухода П.В. Березина со службы. Вслед за главным инженером 1 сентября 1910 г. покинул общество его учредитель и директор-распорядитель П.Н. Перцов. В заявлении к правлению он сослался на пошатнувшееся здоровье¹⁹⁹. В своих воспоминаниях он пишет: «Положение мое затруднялось с каждым днем. На мне, как на оси, вертелись

¹⁹⁴ Расторгуев В.П., Шуляев Ф.М. История сооружения Армавир-Туапсинской железной дороги. Армавир, 1961 (Рукопись) // Фонды Армавирского краеведческого музея. С.67.

¹⁹⁵ АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.18. Л.107.

¹⁹⁶ Там же.

¹⁹⁷ Там же. Д.11. Л.23-23об.

¹⁹⁸ РГИА. Ф.229. Оп.18. Д.588. Л.5об-6.; Бычков Г.Н. Инженер Петр Владимирович Березин в истории Армавир-Туапсинской железной дороги // История и обществознание: научный и учебно-методический ежегодник. Выпуск XX. Армавир, 2023. – С.37-40.

¹⁹⁹ АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.374. Л.53.

все конфликты между казачеством и техническим надзором, казачеством и правлением, казаками и банком, между отдельными членами правления и так далее без конца»²⁰⁰.

Нужно признать, что, несмотря на некоторые неточности, В.П. Расторгуев и Ф.М. Шуляев в своей работе не обошли вниманием проблемы развернувшейся сегрегации. Например, они пишут о показательном случае, произошедшем на торжестве, посвященном открытию временного движения до станции Курганная: «Как обычно на обеде провозглашались тосты и произносились речи. Один из казаков, приписав всю честь сооружения дороги казакам, вознес им хвалу как носителям передовой культуры. По адресу же П.Н. Перцова и его сподвижников выразил недоумение: зачем иногородние вторгаются в казачью среду?

Рассказу об этом можно поверить, так как обеденный инцидент не был случайным, а являлся отражением отношения всего казачества к иногородним в то время. И по своему существу был не чем иным, как продолжением требования казачьих делегатов на предвыборном майском совещании в Армавире об удалении из состава строительного управления ряда лиц, не казачьего происхождения»²⁰¹.

Представленные сведения позволяют нам более объективно рассмотреть деятельность акционерного общества в 1909–1910 гг. и обстоятельства, вынудившие покинуть его учредителя в лице П.Н. Перцова. Таким образом, внимательное изучение истории сооружения АТЖД ярко иллюстрирует острый социальный конфликт между представителями казачьего и иногороднего сословий, который в значительной степени определял специфику региональных исторических процессов на Кубани в дореволюционный период.

На ход строительства в 1910 г. значительное влияние оказала эпидемия холеры, вспыхнувшая в первых числах июня в местах скопления рабочих.

²⁰⁰ Перцов П.Н. Воспоминания. М., 2017. С.380.

²⁰¹ Расторгуев В.П., Шуляев Ф.М. История сооружения Армавир-Туапсинской железной дороги. Армавир, 1961 (Рукопись) // Фонды Армавирского краеведческого музея. С.69.

Крупнейшими ее очагами являлись районы станицы Курганной и балластный карьер на 46 версте главной линии²⁰². Выявление первых больных холерой носило единичный характер и сначала не вызывало особых опасений. Однако к концу июня спорадические случаи заражения по всей строящейся линии привели к панике в рабочей среде, что спровоцировало бегство целых артелей. Естественно, что в условиях эпидемии сооружение железной дороги замедлилось.

Для локализации распространения холеры правление общества совместно с главным инженером энергично приняло необходимые меры. Были построены специально оборудованные бараки для больных, закуплены лечебные и дезинфицирующие средства, дополнительно нанят медицинский персонал²⁰³. Благодаря своевременно организованным и проведенным санитарным мероприятиям уже во второй половине сентября заражения прекратились, а эпидемия пошла на спад и в октябре закончилась. В период с 3 июня по 1 октября 1910 г. от холеры умерло 58 рабочих, трудившихся на постройке линии²⁰⁴.

Невзирая на сложную эпидемиологическую обстановку и кадровые перемены в строительном управлении, уже к концу 1910 г. было запущено временное коммерческое движение на протяжении всей равнинной части АТЖД. Открытие грузопассажирских перевозок в этом году происходило в следующем порядке:

- 31 августа Армавир – Курганная²⁰⁵;
- 1 октября Курганная – Дондуковская²⁰⁶;
- 17 октября Дондуковская – Гиагинская;
- 6 декабря Гиагинская – Белореченская²⁰⁷;
- 12 декабря Белореченская – Майкоп²⁰⁸.

²⁰² АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.11. Л.51об.

²⁰³ Отклики Кавказа – Армавир, 1910. № 264,206.

²⁰⁴ АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.374. Л.36об.

²⁰⁵ Там же. Д.20. Л.4об.; Русский инвалид – СПб., 1910. № 214.

²⁰⁶ Русский инвалид – СПб., 1910. № 236.

²⁰⁷ АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.11. Л.63; Отчет начальника Кубанской области и наказного атамана Кубанского казачьего войска за 1911 год. Екатеринодар, 1912. С.53.

В период временной эксплуатации с 31 августа по 31 декабря 1910 г. по АТЖД было перевезено 45 528 пассажиров, 6 307 пудов багажа и грузов малой скоростью – 1 834 727 пудов²⁰⁹. Такие показатели свидетельствовали о высокой потребности местного населения в железнодорожном транспорте.

Однако нужно отметить, что открытие движения на равнинном участке не означало окончания здесь всех строительных работ. Так, к 1 января 1911 г. на линии Армавир – Белореченская – Майкоп было исполнено:

- Земляное полотно – 100%;
- Укладка рельс на главном пути – 100%, на станциях – 80%;
- Балластировка в один слой на участке Армавир – Белореченская;
- Станционных и служебных зданий возведено не более 15%;
- Искусственные сооружения закончены, кроме трех пунктов, где для движения устроены временные мосты с подходами к ним²¹⁰.

Гораздо скромнее к 1 января 1911 г. результаты строительства железной дороги выглядели в горной ее части. Однако, прежде чем перейти к итогам первого сезона на этом участке, необходимо дать его краткую характеристику.

Протяженность трассы Белореченская – Туапсе составляла 119 верст и отличалась сложными условиями для проведения работ. Серьезными препятствиями служили пересеченный рельеф, слабые грунты, специфический климат, логистические проблемы, связанные с отсутствием дорог и малой заселенностью местности. Объемы предстоящего строительства также отличались от равнинного участка магистрали²¹¹. На нем требовалось пробить шесть туннелей общей протяженностью более четырех верст, причем три из них должны были образовывать петлю. Это сложное инженерное сооружение позволяло создать необходимый плавный уклон рельсового пути для безопасного движения. Важно отметить, что

²⁰⁸ Россия. Государственный контроль. Всеподданнейший отчет государственного контролера за 1910 год – СПб., 1911. С.197; Майкопская газета – Майкоп, 1910. № 55,56; Русский инвалид – СПб., 1910. № 273.

²⁰⁹ АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.11. Л.63.

²¹⁰ Там же. Л.51.

²¹¹ Орлов В.В. Обзор Кубанской области. Екатеринодар, 1911. С.132.

территории Российской империи данное техническое решение было реализовано впервые.

Вместе с тем предстояло возвести множество других искусственных сооружений, таких как: мостовые переходы, дренажные системы, водопропускные кольца и водоотводящие колодцы, специальные устройства, препятствующие размыву береговой линии рек вблизи дороги. Все это требовало точного технического расчета и качественного исполнения, что не позволяло необдуманно форсировать постройку.

Итак, за строительный сезон 1910 г. на горном участке АТЖД были выполнены следующие работы:

- Земляное полотно от 104 до 109 версты – 90%, от 109 до 128 версты – 50%, от 128 до 201 версты – 5%, от 201 версты работы не проводились вовсе ввиду отсутствия окончательно утвержденного проекта и сметы.

- Искусственные сооружения от 104 до 109 версты были исполнены на 60%, далее по линии стройка не велась, заготавливались стройматериалы, и завозилось оборудование²¹².

Таким образом, из докладов правления следует, что равнинная часть трассы к 1911 г. была готова, за исключением станционных построек и трех мостовых переходов. Впрочем, эти недоделки мало влияли на коммерческую эксплуатацию и были устранены в ее процессе. Другим образом обстояли дела на горном участке магистрали. Вследствие его удаленного расположения от крупных населенных пунктов и длительного утверждения документации работы здесь начались только летом 1910 г. и носили в основном подготовительный характер.

Большие надежды правление АТЖД возлагало на строительный сезон 1911 г. Однако ряд обстоятельств негативно повлиял на его результаты. Во-первых, зима 1910-1911 гг. оказалась на редкость суровой и затяжной. Снежный покров в горах и предгорьях сформировался свыше двух метров, а температура продолжительное время держалась ниже минус 30 градусов по

²¹² АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.374. Л.35-35об.

Цельсию. Весенняя оттепель наступила поздно, а растаявший снег превратил в непроходимое месиво подъездные пути к сооружаемым мостам и туннелям. Ввиду этого, планировавшийся на зимне-весенний период подвоз материалов вынужденно задержался.

Во-вторых, нормальному ходу работ мешали начавшиеся с весны частые и весьма дерзкие нападения на строителей шаяк грабителей. Несмотря на неоднократные письменные и личные обращения правления к центральным и местным властям об усилении охраны, они оставались без удовлетворения ввиду отсутствия у них для этого необходимого кредита. Вследствие сложившегося положения общество за свой счет организовало стражу. После этого строительство постепенно вошло в нормальную колею²¹³.

Одним из наглядных результатов успешности производства работ в прокладке железных дорог является открытие движения на новых участках. Однако, несмотря на все усилия строителей, в 1911 г. таких событий не последовало. В этот сезон от общего объема было исполнено около 65% земляных работ, возведено 50% мостов, а оставшиеся планировалось закончить к концу 1912 г. Пробивка Навагинского и Хадыжинского тоннелей проходила вполне удовлетворительно, а Гойтхского и трех петлевых сильно отставала от намеченного графика. Уже в июле 1911 г. правление обратило внимание на срыв сроков работ крупным подрядчиком Першо. По заключенным с ним 1 декабря 1910 г. договорам он должен был прорубить четыре тоннеля на Гойтхском перевале и устроить шестиверстный участок полотна дороги вместе со всеми искусственными сооружениями на нем до 15 августа 1912 г.²¹⁴ Однако результативность производимых им работ не соответствовала графикам²¹⁵. Ввиду этого, 22 сентября 1911 г. в Туапсе состоялось особое совещание. На нем обсудили сложившуюся ситуацию и

²¹³ АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.48. Л.6/н.

²¹⁴ АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.11. Л.87об.

²¹⁵ Россия. Государственный контроль. Всеподданнейший отчет государственного контролера за 1911 год. СПб., 1912. С.228-229.

выработали меры для увеличения темпов строительства, а также отодвинули сроки его завершения. Но, как позже неоднократно фиксировал технический надзор, интенсивность производства работ существенно не изменилась.

18 января 1912 г. в Санкт-Петербурге на заседании правления в присутствии Першо утверждается новая подробная программа строительства на 1912 г.²¹⁶ Также подрядчик получает предупреждение, что в случае несоблюдения утвержденного графика его отстранят от работ, и договор с ним расторгнут. Однако и после этого темп строительства не изменился²¹⁷. В связи с этим 15 марта 1912 г. главный инженер выдал контрагенту окончательный понудительный наряд, неисполнение которого дает акционерному обществу юридическое право на удаление от работ не состоятельного контрагента²¹⁸. Спустя два месяца, решением правления Першо отстраняется от исполнения контракта²¹⁹. На это французский подрядчик выразил протест, в котором старался переложить ответственность за несоблюдение им графика на строительное управление и главного инженера. Он указывал на неточности в проекте, нерасторопность при утверждении документации и при выдаче исполнительных чертежей.

2 мая 1912 г. на очередном собрании крупные держатели акций АТЖД потребовали найти и наказать виновных в волоките с отстранением Першо. Под таким предлогом происходила очередная попытка вмешательства акционеров в делопроизводство правления. Вокруг этого вопроса складывается нездоровая обстановка, которая в определенной степени повлияла на решение Н.И. Виллера покинуть свой пост. 1 июня 1912 г. главным инженером назначают Г.Г. Шахбудагова²²⁰.

²¹⁶ АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.21. Л.32-35об.

²¹⁷ Там же. Д.11. Л.88об.

²¹⁸ Там же. Д.48. Л.6/н.

²¹⁹ Там же. Д.31. Л.109-109об.

²²⁰ АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.15. Л.207; Бычков Г.Н. Инженер путей сообщения Г.Г. Шахбудагов в истории Армавир-Туапсинской железной дороги // Перспективы развития индустрии туризма и гостеприимства: теория и практика: Сборник трудов Седьмой Международной научно-практической конференции. Ростов н/Д., 2024. С.171-176.

Работы в Гойтхском туннеле после отстранения французского контрагента продолжил подрядчик Дели-Оглан-Оглы и инженеры строительного управления АТЖД хозяйственным способом²²¹. Пробивку осуществляли одновременно встречными ходами от Армавира и Туапсе. Все остальные обязательства, не исполненные Першо на горном участке, поручили рядчику Кузьманову²²². Однако проблемы с сооружением тоннелей на этом не закончились. 20 декабря 1912 г. общество было вынуждено расторгнуть контракт с австрийским подрядчиком Марюлласом и отстранить его от строительства Хадыжинской галереи²²³, которое продолжили инженеры АТЖД хозяйственным методом²²⁴.

Подводя итоги сезона 1912 г., правление пришло к заключению, что открыть правильное движение на всем протяжении дороги получится только летом 1914 г. Такой вывод следовал из расчетов по средней выработке горной породы при прорубке тоннелей и времени, необходимого для завершения оставшихся объектов транспортной инфраструктуры на горном участке линии. Результатом сезона 1912 г. стало открытие 1 октября временного коммерческого движения на дистанции Белореченская – Ганжа (Комсомольская)²²⁵.

Крайне важное событие для АТЖД произошло 28 мая 1912 г. В этот день правительством утверждается первое дополнение к уставу дороги. Согласно ему общество приобрело право на строительство и последующую эксплуатацию Ставропольской линии и Лабинской ветви. Технические условия, исполнительные чертежи и расценочные ведомости подавались в министерства разновременно. 1 августа 1912 г. межведомственной комиссией была утверждена документация подъездного пути Курганная – Лабинская. Сразу после этого подрядчики приступили к производству работ. Протяженность Лабинской ветви составляла 32 версты. Маршрут пролегал

²²¹ АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.63. Л.6/н.

²²² Там же. Д.60. Л.6/н.

²²³ Там же. Д.46. Л.211.

²²⁴ Там же. Д.63. Л.6/н.

²²⁵ Там же. Д.20. Л.16.

по правому берегу Лабы. На нем отсутствовали геологические препятствия, которые могли бы вызвать существенные трудности в процессе ее сооружения. Строительство ветви продвигалось быстро. Менее чем через год, 24 марта 1913 г., начались грузопассажирские перевозки до Родниковской²²⁶, а 15 июня открылось регулярное движение до Лабинской²²⁷.

На горном участке к концу 1913 г. все работы были закончены вчерне. Осенью активно велась встречная укладка пути, и в последних числах ноября оставались не уложенными только 6 верст рельсового полотна²²⁸. 31 декабря 1913 г. движение открывается до разъезда Николенко²²⁹, а 7 января 1914 г., – до станции Кабардинская²³⁰. К 5 февраля 1914 г. путь был сомкнут, и на следующий день из Армавира в Туапсе служебным поездом выехала комиссия строительного управления²³¹. Ее целью являлась оценка готовности всей линии к запуску коммерческой эксплуатации, планируемой на 1 июня²³². Чуть раньше, 19 января, в газете «Кубанские областные ведомости» публикуется новость о том, что МПС намечает с весны текущего года запустить беспересадочное сообщение Санкт-Петербург – Туапсе²³³.

В марте 1914 г. в региональной прессе появляются объявления о временном открытии со 2 по 15 апреля пассажирских перевозок от Армавира до Туапсе²³⁴. Позже в этих же изданиях размещаются статьи, красочно описывающие природу горной части магистрали и выгод края и страны от железнодорожного сообщения с Черноморским побережьем²³⁵. Однако запуску весной 1914 г. регулярного движения препятствовали незаконченные

²²⁶ АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.20. Л.20; АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.60. Л.17об; Коммерсант – М., 1913. № 1072.

²²⁷ АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.20. Л.21; Кавказ – Тифлис, 1913. № 132.

²²⁸ Россия. Государственный контроль. Всеподданнейший отчет государственного контролера за 1913 год. Пг., 1914. С.165

²²⁹ Отчет начальника Кубанской области и наказного атамана Кубанского казачьего войска за 1913 год. Екатеринодар, 1914. С.62.

²³⁰ Россия. Главный штаб. Циркуляры Главного штаба 1914, № 1-257. Пг., 1914. С.177; Туапсинские отклики – Туапсе, 1914. № 12.

²³¹ Русский инвалид – СПб., 1914. № 31.

²³² АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.155. Л.51; Отклики Кавказа – Армавир, 1914. № 37; Яковлев С.Ю. Из истории строительства железной дороги Армавир-Туапсе (1908-1914) // Отечественные архивы. М., 1996. – № 4. С.95-98.

²³³ Кубанские областные ведомости – Екатеринодар, 1914. № 15.

²³⁴ Отклики Кавказа – Армавир, 1914. № 71; Туапсинские отклики – Туапсе, 1914. № 20; Кубанские областные ведомости – Екатеринодар, 1914. № 7.

²³⁵ Отклики Кавказа – Армавир, 1914. № 93; Туапсинские отклики – Туапсе, 1914. № 21.

работы по устройству обходного пути на 149-155 верстах и усилению нескольких колец сводов в Навагинском и Гойтхском тоннелях²³⁶.

В преддверии скорой передачи дороги в эксплуатацию правление АТЖД озаботилось поиском достойного претендента на пост управляющего. 26 марта на эту должность был приглашен Иван Васильевич Нерода²³⁷. Здесь необходимо дать краткое пояснение его обязанностей. И.В. Нерода являлся лицом, под руководством которого находились все службы дороги после передачи их эксплуатационному управлению. Он отвечал за качество работы подразделений и за исправное состояние железнодорожной инфраструктуры. На нем также лежала ответственность за непрерывное безопасное движение и рациональное снижение эксплуатационных издержек. Правление общества контролировало его решения, а утверждение в должности управляющего производило МПС.

Вместе с тем, 1 апреля 1914 г. собранием акционеров был окончательно решен вопрос о расположении управления дороги в Армавире²³⁸. Для этой цели у армавирского купца Б.М. Каспарова арендуется дом на пересечении улиц Привокзальной и Лорис-Меликовская²³⁹. В ходе этого же заседания на пост председателя правления выбрали Георгия Николаевича Викторова²⁴⁰. Его предшественник Николай Дмитриевич Байдак 26 марта подал заявление об отказе от должности и снятии с него полномочий с 30 марта²⁴¹. Выяснить истинные причины такого решения сейчас невозможно. Однако, если сопоставить представленные ниже два события, то можно предположить мотивы его ухода. Во-первых – Николая Дмитриевича в январе 1914 г. выбрали председателем правления Виндаво-Рыбинской железной дороги²⁴².

²³⁶ АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.75. Л.196.

²³⁷ Там же. Д.191. Л.1-2.

²³⁸ Отклики Кавказа – Армавир, 1914. № 78.

²³⁹ Там же. № 92.

²⁴⁰ АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.60. Л.114об.

²⁴¹ Там же. Д.75. Л.215.; Там же Д.67. Л.44-44об.

²⁴² Отклики Кавказа – Армавир, 1914. № 15.

Во-вторых – это активная деятельность А.Д. Переясловского по лоббированию интересов Северо-Кавказского банка в ущерб АТЖД²⁴³.

Николай Дмитриевич Байдак являлся высококвалифицированным специалистом и человеком с моральными принципами. И в качестве знака благодарности и признательности за его вклад в дело строительства собрание акционеров приняло решение об учреждении стипендии его имени. Она назначалась для оплаты обучения в Институте инженеров путей сообщения Александра I (далее ИИПС) одаренных, но стесненных в средствах студентов²⁴⁴.

Временное коммерческое движение на всем протяжении АТЖД открылось с небольшой задержкой 1 июля 1914 г.²⁴⁵ Однако прогнозы правления о повышении объемов грузоперевозок в направлении Туапсинского порта не оправдались ввиду начала мировой войны. Это обстоятельство также повлияло и на сроки передачи И.В. Нероде управления дорогой. 1 октября 1914 г. оно состоялось в пределах равнинной части²⁴⁶, а горный участок перешел под его руководство 15 февраля 1915 г. одновременно с открытием правильного движения по всей линии²⁴⁷.

Исследуя историю строительства железной дороги Армавир – Туапсе, нельзя пропустить событие, произошедшее 6 ноября 1914 г. В этот день в Санкт-Петербурге во время заседания в помещении правления умирает А.Д. Переясловский²⁴⁸. Несмотря на неоднозначное отношение к нему современников, он много сделал для учреждения и развития АТЖД. В качестве признания его заслуг еще при жизни одна из станций главной линии была названа «Андреедмитриевка». Это имя она носит и сегодня. Однако до

²⁴³ Россия. Государственный контроль. Всеподданнейший отчет Государственного контролера за 1913 год. Пг., 1914. С.167.

²⁴⁴ АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.60. Л.160.

²⁴⁵ Москвич Г.Г. Путеводитель по Черноморскому побережью с приложением шести карт, пяти планов, 20 иллюстраций, расписанием рейсов пароходов и проч. СПб., 1914. С.39; Иванов Е.М. Армавир – Мой город родной. Записки краеведа. Армавир, 1996. С.36; Россия. Главный штаб. Циркуляры Главного штаба 1914, № 1-257. Пг., 1914. С.514.

²⁴⁶ Отклики Кавказа – Армавир, 1914. № 219.

²⁴⁷ Афонин Г.М. Краткие сведения о развитии отечественных железных дорог с 1838 по 1990 гг. М., 1995. С.89.

²⁴⁸ АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.67. Л.129; Там же. Оп.1. Д.277. Л.140об.

последнего времени краеведы и исследователи развития путей сообщения Северного Кавказа обходили стороной фигуру Андрея Дмитриевича. Для устранения этого пробела в истории АТЖД далее в работе будет рассмотрена жизнь и деятельность незаслуженно забытой личности.

В конце декабря 1914 г. по распоряжению МПС железнодорожная линия Армавир – Туапсе с Майкопской и Лабинской ветвями прошла освидетельствование на предмет открытия правильного движения. По ее итогам инспекторская комиссия поручила к 1 февраля закончить организацию службы пути и главной бухгалтерии. Также в особом журнале инспекторы отметили: «по условиям возведения земляного полотна в средней части линии Армавир – Туапсе, и особенно на перегонах Ганжа – Тверской и Николенково – Хадыжинская, строителям пришлось столкнуться с такими затруднениями, которые едва ли встречались на других дорогах». В том же журнале комиссией было отмечено: «Станционные и линейные постройки производят в общем весьма благоприятное впечатление»²⁴⁹.

Важно отметить, что шестимесячная задержка в освидетельствовании дороги, в первую очередь, была связана с вступлением России в мировую войну. В сентябре 1914 г. по приказу генерал-губернатора из Туапсе вывозятся все материалы и оборудование, которыми мог воспользоваться неприятель в случае высадки десанта. 18 октября посад Туапсе переходит на осадное положение, ввиду чего АТЖД проводит частичную эвакуацию служащих. В то же время главный инженер Г.Г. Шахбудагов получает распоряжение при приближении врага разобрать путь от станции Туапсе до реки Елик, а мост через нее взорвать²⁵⁰. К концу 1914 г. удачными военными действиями Кавказская армия устранила угрозу со стороны Османской империи, что позволило провести освидетельствование дороги.

Интересен тот факт, что крупные акционеры из казаков не стремились как можно раньше передавать магистраль в эксплуатацию. Тем самым они

²⁴⁹ АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.60. Л.147.

²⁵⁰ АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.146. Л.68-69,94.

хотели отдалить срок возможного выкупа АТЖД казной, отсчет которого начинался со времени открытия на ней правильного движения, а также сохранить специальные повышенные тарифы на транспортировку грузов и пассажиров, применявшиеся на строящихся дорогах. Для этого ими было направлено обращение в МПС с ходатайством перенести открытие правильного движения на 1 января 1916 г. или до готовности портовых устройств. Однако министерство оставило его без удовлетворения²⁵¹.

Приказом министра путей сообщения с 15 февраля 1915 г. железная дорога Армавир – Туапсе с Майкопской и Лабинской ветвями официально была введена в эксплуатацию²⁵². Следует отметить, что и после открытия правильного движения на ней продолжались строительные работы. Они были связаны как с некоторыми недоделками, которые возникли ввиду пересмотра первоначального проекта, не учитывавшего сопряжения с Черноморской железной дорогой, так и с постоянными изменениями в организационной схеме на железнодорожном узле в Армавире.

Таким образом, можно заключить, что на первоначальном этапе строительства общество АТЖД испытывало дефицит средств, что не позволило в полной мере использовать все возможности сезона 1909 г. Также на весь ход работ определенное негативное влияние оказывала позиция представителей кубанского казачества, боровшихся с влиянием на дела общества приезжих специалистов. Непредвиденные и значительные временные и финансовые затраты понесло молодое предприятие при проведении санитарных мероприятий в период эпидемии холеры, а также при организации охраны от грабительских нападений и содержании государственного инспекторского контроля. Неудачный выбор подрядчика по пробивке тоннелей значительно отодвинул окончание строительства на горном участке магистрали. В то же время противодействие ВлкЖД в

²⁵¹ АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.60. Л.147.

²⁵² Там же. Д.123. Л.8.; Там же Д.20. Л.45.; Там же. Д.269. Л.47.; Россия. Государственный контроль. Всеподданнейший отчет государственного контролера за 1914 год. Пг., 1915. С.159; Вульф А.Б. История железных дорог Российской империи. М., 2016. С.537-538.

выработке проекта примыкания линии в Армавире вызывало сложности, как в процессе сооружения дороги, так и во время ее эксплуатации. Это выражалось в искусственном ограничении количества пропускаемых вагонов через свою станцию. Однако, невзирая на целый ряд проблем как объективного, так и субъективного характера, усилиями рабочих и инженеров в целом успешно были преодолены все преграды, и строительство благополучно завершилось, соединив, таким образом, рельсовым путем промышленно развитые центральные области Российской империи с Черноморским побережьем.

2.2. Строительство Туапсинского порта

Наиболее важным условием всестороннего развития Северного Кавказа и побережья Черного моря являлись пути сообщения. После окончания в 1864 г. Кавказской войны этот вопрос приобретает особую остроту и актуальность. Отсутствие портов и сопутствующей инфраструктуры не давало возможности должным образом осваивать регион, а также поддерживать надежную транспортно-товарную связь с промышленно развитым центром страны. Эта проблема особенно ощущалась в осенне-зимний период, когда непогода полностью останавливала хозяйственно-экономическую деятельность населенных пунктов прибрежной полосы. В 1875 г. Кавказским строительным обществом предлагался проект по одновременному строительству портовых устройств в Сухуме, Туапсе, Геленджике, Новороссийске и Анапе. Однако этот план остался только на бумаге²⁵³.

В 1898 г. в Туапсе за счет казны был сооружен порт-убежище²⁵⁴. Однако слабая защищенность его акватории от западных и юго-западных ветров и недостаточная глубина не позволяли пароходам заходить в него. Из-за этого операции по погрузке и разгрузке производились от стоящих на рейде судов баркасами и небольшими фелюгами. Это обстоятельство сильно влияло на скорость и объем грузопотока. В 1909 г. закончилась реконструкция порта-убежища. Благодаря углублению бухты, возведению западного волнолома и защитных стен на рейдовых молах, большую часть работ по перевалке грузов получилось перенести непосредственно в порт. Однако необходимо отметить, что без железнодорожного сообщения он имел лишь локальный район тяготения грузов, который исчерпывался возможностями гужевого транспорта. В начале XX в. правительством рассматривается возможность строительства железной дороги до Туапсе, но

²⁵³ Салов Г.Н. 100 лет славных дел: «История Туапсинского морского торгового порта». Туапсе, 1999. С. 23-25.

²⁵⁴ Ванцар В.Б. Порт Туапсе: 100-летний веток истории. М., 2000. С.28.

ввиду начавшейся в 1904 г. Русско-японской войны реализацию этого проекта отложили на неопределенное время.

Все изменилось 17 июля 1908 г. В этот день был утвержден устав АТЖД. Новое общество получило право на строительство железной дороги Армавир – Туапсе с ветвью на Майкоп общей протяженностью 252 версты и порта с защитными сооружениями. Важно отметить, что это концессионное соглашение являлось уникальным для царской России, так как позволяло одному частному предприятию создать единую транспортную систему. Она должна была существенно повлиять на развитие экономики региона, а также увеличить объемы внутренней и международной торговли. Изначально стоимость порта и защитных сооружений межведомственная комиссия определила в 4 млн. руб. Однако при утверждении сметной документации ее увеличили на 450 тыс. руб.²⁵⁵ Впрочем, как показало время, и этих средств оказалось недостаточно для реализации проекта, в который постоянно вносили изменения.

На 18 января 1910 г. правлением АТЖД был назначен конкурс для определения подрядчика по сооружению порта²⁵⁶. Приглашения отправили в пятнадцать солидных строительных организаций. Но в конкуренции приняло участие только шесть: из них – три германских, две французских и одна английская. Однако борьба оказалась не совсем честной. Инженера и предпринимателя Першо, близкого к президенту Пуанкаре, рекомендовали Русско-Китайский и Северный банки, а также его поддерживал французский посол. Ввиду этого, 23 января производителем всех работ по строительству порта назначили французского гражданина Луи-Жюстена Першо²⁵⁷.

Позже в своих воспоминаниях об этом эпизоде П.Н. Перцов написал: «... по результату конкуренции работы надлежало сдать немцам, но банк настоял на своем кандидате, и пришлось волей-неволей отказаться от более

²⁵⁵ Бычков Г.Н. Основные этапы и проблемы строительства Туапсинского порта Армавир-Туапсинской железной дороги // Вестник Армавирского государственного педагогического университета: научный журнал. Вып. №2. Армавир, 2023. С.75-86.

²⁵⁶ АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.9. Л.1-2об.

²⁵⁷ Там же. Д.350. Л.14-15об.

обеспечивающей успех работ компании. Это был первый камень, встретившийся на моем пути по организации дела постройки».

18 марта 1910 г. с Першо заключили договор, по условиям которого строительство порта должно было завершиться не позже 1 октября 1912 г.²⁵⁸ Уже летом 1911 г. правление АТЖД и государственный контролер обращают внимание на нехозяйственную и малопроизводительную деятельность Першо при осуществлении работ по сооружению порта²⁵⁹. Ввиду этого, в Туапсе с 22 по 24 сентября проходит специальное совещание²⁶⁰. На нем были выработаны меры по увеличению интенсивности строительства и отодвинуты сроки его завершения. Однако и после этого технический надзор продолжил фиксировать низкую производительность работ подрядчика. 18 ноября 1911 г. Першо нотариально переоформил свой договор по строительству порта на Французское анонимное общество, где он являлся только директором-распорядителем²⁶¹. Тем самым предприниматель хотел финансово обезопасить себя от возможных претензий со стороны АТЖД. Но, как и следовало ожидать, смена юридического лица на бумаге не изменила реального положения дел в строящемся порту.

11 марта 1912 г. главный инженер Н.И. Виллер выдал представителю Першо окончательный понудительный наряд, неисполнение которого без серьезных оснований вело к отстранению подрядчика с последующим расторжением контракта²⁶². Вследствие невыполнения полученного предписания 15 мая 1912 г. правление АТЖД приняло решение признать несостоятельным Французское анонимное общество со всеми вытекающими из этого последствиями²⁶³. Передача документации, оборудования,

²⁵⁸ Архив МБУК Туапсинского историко-краеведческого музея имени Н.Г. Полетаева. Д.16. Л. 24.

²⁵⁹ Россия. Государственный контроль. Всеподданнейший отчет государственного контролера за 1911 год. СПб., 1912. С.228.

²⁶⁰ АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.11. Л.90

²⁶¹ Там же. Д.31. Л.2-5об.

²⁶² Там же. Д.22. Л.28-29об.

²⁶³ Россия. Государственный контроль. Всеподданнейший отчет государственного контролера за 1912 год. СПб., 1913. С.233.

заготовленных стройматериалов и составление актов выполненных работ с представителями Першо проходила с большими затруднениями²⁶⁴.

За два года строительства французским подрядчиком было исполнено 37% наброски камня, изготовлено 31% бетонных ящиков и 28% массивов. Ни одна железобетонная конструкция в проектное положение не устанавливалась. Кроме того, построенная фирмой Першо эстакада для этих целей оказалась совершенно непригодна²⁶⁵. После отстранения французской фирмы сооружение порта продолжилось хозяйственным способом. Для этого было организовано отдельное портостроительное управление, главным инженером которого назначили Николая Константиновича Пятницкого²⁶⁶. Необходимо отметить, что к постройке привлекали подрядчиков, но теперь правление следило, чтобы работы не концентрировались в одних руках. Контроль над деятельностью контрагентов осуществляли штатные инженеры дороги. Так, Л.В. Базилевич отвечал за изготовление железобетонных конструкций, В.И. Горичев отслеживал процесс создания оснований волноломов и мола, Магомет-Али Дахадаев курировал заготовку камня²⁶⁷.

Ввиду непригодности предназначавшейся для спуска массивов на воду эстакады, сооруженной отстраненным французским подрядчиком, инженерам АТЖД пришлось весь оставшийся сезон 1912 г. потратить на проектирование и постройку новой конструкции для этой важнейшей транспортной операции. В то же время деятельность, связанная с подготовкой оснований для волнолома и южного мола, велась безостановочно. В преддверии значительных объемов работ в следующем году для портовых нужд были приобретены пароходы «Екатерина» и «Елизавета»²⁶⁸.

²⁶⁴ АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.31. Л.116-117,125,126.

²⁶⁵ Там же. Д.36. Л.207

²⁶⁶ Там же. Д.46. Л.113об

²⁶⁷ Там же. Д.104. Л.6об-7.

²⁶⁸ Там же. Д.289. Л.34; Бычков Г.Н. Основные этапы и проблемы строительства Туапсинского порта Армавир-Туапсинской железной дороги // Вестник Армавирского государственного педагогического университета: научный журнал. Вып. №2. Армавир, 2023. С.75-86.

20 марта 1913 г. Николай Константинович Пятницкий подает рапорт об отставке с поста главного инженера²⁶⁹, и 3 мая эту должность занимает Александр Алексеевич Копылов²⁷⁰. В то же время портостроительное управление покидает В.И. Горичев, которого заменяет П.Ф. Козловский. С начала 1913 г. и до конца мая работы носили подготовительный характер и производились главным образом на берегу. 24 мая провели испытания спускной конструкции, выполнив полный цикл манипуляций с железобетонным блоком среднего размера²⁷¹. 2 июня повторили эксперимент, но уже с массивом-гигантом наибольшего типа. Проверка сооруженного эллинга наглядно доказала верность расчетов и работоспособность его механизмов. 22 июня установили первый массив-гигант южного мола в проектное положение²⁷². За весь строительный сезон 1913 г. на свои места поставили 19 массивов-гигантов южного мола, 7 корневых и 3 массива волнолома. По всему протяжению каменного уступа к основанию установленных железобетонных исполинов уложили бетонные блоки большого размера в количестве 280 штук.

Зима 1913–1914 гг. прошла в подготовке к летней кампании. Для нее заготовили 1078 больших и 820 маленьких бетонных ящиков, предназначавшихся для укладки у основания массивов. Приобрели пароходы «Сергей Трубецкой», «Тайфун», моторные лодки «Чайка», «Маниш», «Буревестник», пять шаланд, плавучий кран и станцию. На территории порта дополнительно ввели в эксплуатацию четыре бетономешалки системы «Шторрер», динамо-машину и дизельный мотор мощностью 200 лошадиных сил. В открытом море зимой работы не проводили. На берегу для устройства портовой пристани забili тридцать рядов свай²⁷³.

Летом 1914 г. в самый разгар строительного сезона Российская империя вступает в мировую войну. Мобилизационные мероприятия, запрет

²⁶⁹ АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.104. Л.150

²⁷⁰ Там же. Л.173

²⁷¹ Там же. Д.428. Л.1об.

²⁷² Отклики Кавказа – Армавир, 1913. № 145.

²⁷³ АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.60. Л.47.

работы ночью, реквизиция военным ведомством части судов, вывоз стройматериалов и оборудования, объявленное в октябре осадное положение в Туапсе, бомбардировка города в ноябре и последующая эвакуация служащих АТЖД – все это поначалу вызвало незначительные остановки в производстве работ, а завершилось их полным простоем в несколько месяцев²⁷⁴. Также в 1914 г. существенные перемены произошли в кадровом составе портостроительного управления. Ввиду различных обстоятельств покидают службу инженеры Л.В. Базилевич, М.А. Дахадаев, П.Ф. Козловский, Б.Б. Башилов. Им на смену приходят новые сотрудники С.Т. Прокофьев, А.Д. Грибанов, Г.П. Агафонов, которым пришлось принимать дела в непростых условиях военного времени, что не могло положительно отразиться на общем ходе работ²⁷⁵. Невзирая на вышеизложенные проблемы, строителям удалось в 1914 г. полностью закончить постройку подводной части южного мола, а надводную возвести на 64%, на рейдовом волноломе установить 27 из 32 массивов-гигантов и завершить сооружение железобетонной пристани²⁷⁶.

24 марта 1915 г. Александра Алексеевича Копылова на посту главного инженера сменил Александр Юлианович Хмелевский²⁷⁷. Также весной был пополнен инженерный состав портостроительного управления. 1 апреля на должность заведующего землечерпальным караваном принимают П.И. Федорова, а 15 мая И.М. Зубова назначают помощником главного инженера.

В 1915 г. начались работы по расширению основания южного мола. Для этого строители проводили забивку свай с одновременной отсыпкой грунта в устье реки Туапсе, что искусственно изменило ее русло в требуемом направлении. Операции в открытом море проводились в ограниченном объеме ввиду изъятия военными властями в июне пароходов «Тайфун» и

²⁷⁴ АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.67. Л.116; Русский инвалид – Петроград, 1914. № 256.

²⁷⁵ Бычков Г.Н. Основные этапы и проблемы строительства Туапсинского порта Армавир-Туапсинской железной дороги // Вестник Армавирского государственного педагогического университета: научный журнал. Вып. №2. Армавир, 2023. С.75-86.

²⁷⁶ АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.60. Л.148об-149об.

²⁷⁷ Там же. Д.202. Л.118

«Елизавета», а также отстранения от строительства всех подданных Османской империи, которые выполняли практически весь объем работ по заготовке и доставке камня. В этом сезоне был восстановлен волнолом, поврежденный сильными штормами в зимний период, для чего потребовалось переустановить 176 бетонных ящиков большого размера и 240 малого, а также разместить 178 дополнительных массивов. В бухте углубили дно до проектных значений, что позволило пароходам швартоваться у новой железобетонной пристани. Ввиду этого, на территории порта возвели здания складского назначения общей площадью 6700 квадратных метров²⁷⁸.

Однако результаты строительного сезона не удовлетворили значительную часть акционеров. Они обвинили директоров правления Г.Н. Викторова, В.П. Савицкого, А.А. Тарасова в злоупотреблении своими полномочиями при организации работ и выборе подрядчиков, что привело, по их мнению, к необоснованному увеличению расходов²⁷⁹. Активная группа держателей акций добилась внеочередных выборов для всех директоров правления, которые состоялись в мае 1916 г.²⁸⁰

27 января 1916 г. Александр Юлианович Хмелевский подает прошение освободить его от службы по состоянию здоровья²⁸¹. 6 февраля заявление удовлетворяют, а исполнять обязанности главного инженера назначают его заместителя Ивана Михайловича Зубова²⁸². В апреле на должность руководителя портостроительного управления приглашают Федора Федоровича Толмачева. Однако ввиду различных обстоятельств он его возглавил только в октябре 1916 г.²⁸³

В течение строительного сезона 1916 г. при помощи локомотивов проводились работы по расширению и удлинению южного мола. К концу года они завершились, и на нем были оборудованы два причала,

²⁷⁸ АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.60. Л.168об.

²⁷⁹ Там же. Д.268. Л.17-18.

²⁸⁰ Коммерсант – М., 1916. № 1885.

²⁸¹ АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.255. Л.21

²⁸² Там же. Л.22

²⁸³ Там же. Д.268. Л.84

соответствующие требованиям Военно-морского ведомства. Операции в открытом море проводились в ограниченном объеме ввиду недостатка судов, рабочих рук и неблагоприятной погоды, продлившейся с начала июля до конца августа. Карьерная заготовка камня также производилась крайне неинтенсивно. Для исправления сложившегося положения дел руководство АТЖД многократно обращалось к военной администрации с ходатайствами о выделении для портостроительных работ военнопленных, но все они по различным причинам отклонялись. В ноябре для нужд фронта также была реквизирована большая часть подвижного состава. Ввиду этого, строительство на некоторое время прекратилось.

Несмотря на незавершенные работы по сооружению порта, в апреле 1916 г. в нем начала осуществляться коммерческая деятельность. Это привлекло на линию АТЖД дополнительные грузы в объеме 2 286 000 пудов. На конец ноября на складах в Туапсе неотгруженными остались 1 244 000 пудов. Вся перевалка товаров на суда производилась в строящемся и казенном портах. Грузопоток по итогам этого года в первом составил 673 000 пудов, а во втором – 369 000 пудов. Для усиления коммерческой деятельности на портовой территории в течение 1916 г. построили дополнительные складские помещения площадью 7640 кв. м. Следует отметить, что правление АТЖД оценивало возможности грузооборота даже недостроенного порта в 25 млн. пудов в год²⁸⁴.

В январе 1917 г. на АТЖД до предела обострился топливный кризис. Запасы угля вплотную приблизились к критическим значениям, а его подвоз полностью прекратился. Перевести суда на нефть было невозможно. Для этого на складах отсутствовало необходимое оборудование. Острый дефицит подвижного состава не позволял организовать стабильную доставку дров для нужд порта. Невзирая на топливный кризис, портостроительное управление прикладывало все усилия, рационально используя имеющиеся ресурсы для скорейшего окончания строительства. В 1917 г. для ускорения работ к

²⁸⁴ АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.268. Л.84об.

причалам на южном моле уложили железнодорожную ветку от станции Туапсе. Однако операции в открытом море по усилению и удлинению волнолома пришлось проводить в небольших объемах. За весь сезон было установлено только 328 массивов различных габаритов. Незначительные результаты являлись следствием реквизиции для военных нужд рефулера (механизм для дноуглубительных работ) «Поллукс» и землечерпального судна «Кастор», а также недостатка топлива. Не лучше обстояли дела и с изготовлением массивов. За сезон было заготовлено 92 больших и 64 малых бетонных ящика и незначительное количество блоков для пирсов²⁸⁵.

На итоги строительства 1917 г. чрезвычайно большое влияние оказали волнения в рабочей среде, начавшиеся вскоре после Февральской революции. Администрация пыталась стимулировать эффективность производимых работ с помощью надбавок, специальных премий и сдельной оплаты. Однако все предпринимаемые меры встречали упорное противодействие со стороны рабочих, видевших в них скрытое стремление сэкономить на оплате их труда.

В июле 1917 г. правление общества приняло решение произвести в открытом море самые неотложные работы по установке 5 массивов на волноломе и сооружению на нем защитной стены, а остальные мероприятия перенести до наступления более благоприятного времени. Известия о планах правления спровоцировало новые волнения в рабочей среде, которые переросли в забастовку, продолжавшуюся с 25 сентября по 4 октября. Несмотря на удовлетворение экономических требований бастующих, восстановить нормальный процесс строительства не получилось. Ввиду этого, даже неотложные работы выполнить не удалось²⁸⁶. 31 октября 1917 г. правление принимает решение радикально сократить штат и остановить сооружение порта. К 1 декабря на службе должны были остаться только сотрудники конторы и плавучих средств с минимальным количеством

²⁸⁵ АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.268. Л.135

²⁸⁶ Там же.

рабочих²⁸⁷. Однако революционные события и смена власти не позволили в полной мере реализовать этот план.

3 марта 1918 г. новая советская власть приняла решение продолжить строительство порта в Туапсе. Ввиду этого была составлена смета, а Центральный губернский Новороссийский комитет советских депутатов обеспечил финансирование. С 1 апреля по 15 июня на работы ассигновали 510 тыс. руб. Но в июне средства на дальнейшее строительство выделять отказались, пока предприятие не будет национализировано. В связи с этим, 25 июня было организовано общее собрание рабочих порта, которое постановило: «Признать национализацию нового порта в Туапсе, просить Туапсинский совет народного хозяйства зафиксировать постановление и передать в Высший совет народного хозяйства Кубано-Черноморской республики в Екатеринодар на утверждение акт о национализации порта в Туапсе в срочном порядке»²⁸⁸.

В свою очередь Высший совет народного хозяйства предоставил решение этого вопроса Совету народных комиссаров Кубано-Черноморской республики и постановил считать порт в Туапсе национализированным. После этого финансирование продолжилось. Однако необходимо признать, что строительный сезон 1918 г. можно считать потерянным. Операции в открытом море не производились вследствие того, что Союз моряков национализировал пароходы «Греза» и «Екатерина» и распоряжался ими по своему усмотрению, не беря в расчет планы портостроительного управления.

Несомненно, чрезвычайно негативное влияние на результаты сезона 1918 г. оказала Гражданская война, в ходе которой несколько раз в Туапсе менялась власть. Так, первые серьезные потрясения город ощутил в конце июня. К нему по побережью приближались грузинские войска, ввиду чего началась экстренная эвакуация ценного имущества и оборудования. 13 июля противник занял Туапсе. Но, пробыв в нем чуть больше месяца, захватчики

²⁸⁷ АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.268. Л.135.

²⁸⁸ Там же. Л.136

уходят, и 19 августа восстанавливается советская власть. Однако уже 27 августа город переходит под контроль Добровольческой армии²⁸⁹.

Все описанные выше события сопровождались многочисленными случаями хищения и порчи имущества общества АТЖД. В сентябре правопорядок в городе был восстановлен, после чего сотрудники порта приступили к оценке ущерба и составлению смет для возможного продолжения строительства. Однако главными препятствиями в возобновлении работ являлось полное отсутствие денежных средств, судов топлива, дефицит различных материалов и серьезный продовольственный кризис, разразившийся в конце 1918 г. Естественно, что эти проблемы оказали прямое влияние и на следующий строительный сезон.

На территориях, занятых Добровольческой армией осенью 1918 г. военная администрация вплотную занялась решением вопроса восстановления всех путей сообщения и рациональной организацией их работы. Так, 20 декабря 1918 г. на особом совещании при Главнокомандующем Вооруженными силами Юга России (далее ГВСЮР) было принято решение передать недостроенную Черноморскую железную дорогу в эксплуатацию АТЖД, которая состоялась 15 марта 1919 г.

В то же время правление общества обращается с ходатайством в Отдел торговых портов Управления торговли и промышленности при ГВСЮР о ссуде для завершения строительства порта в Туапсе. Ввиду важности вопроса техническим совещанием была одобрена смета на основные работы на общую сумму в 17 556 240 руб. Однако после изучения калькуляций Контрольно-финансовой комиссией ее увеличили до 25 922 000 руб.²⁹⁰

К сожалению, в процессе настоящего исследования не удалось обнаружить информации о фактическом выделении средств и отчетов об объемах исполненных работах. Однако из имеющихся сведений можно сделать вывод, что значительных изменений за строительный сезон 1919 г. в

²⁸⁹ АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.268. Л.136-136об.

²⁹⁰ Там же. Д.350. Л.63об.

деле сооружения порта не произошло, ввиду отсутствия в распоряжении портостроительного управления пароходов «Греза» и «Екатерина», а также плавучего крана, которые были задействованы военной администрацией в Новороссийском порту.

В начале 1920 г. армия Юга России потерпела ряд поражений от Красной армии, что привело к стремительному ее отступлению, которое закончилось в марте эвакуацией через порты Новороссийска и Туапсе²⁹¹. 25 марта 1920 г. акционерное общество АТЖД национализируется²⁹². Вследствие этого оно перестает существовать как юридическое лицо. На этом завершается история сооружения порта частным предприятием. Дальнейшее развитие портовой инфраструктуры проходило в советское время в иных социально-экономических условиях.

Таким образом, рассмотренные события позволяют выделить основные причины, вследствие которых проект не был реализован в намеченные сроки.

Во-первых, на процесс сооружения портовых устройств повлияла нераспорядительная деятельность подрядчика Першо, на назначении которого настояло руководство банков, кредитовавших АТЖД. Низкая интенсивность работ французского контрагента в течение двух лет привела к значительным финансовым издержкам для общества, а главное – к потере драгоценного времени. Следующий фактор – это вступление в 1914 г. Российской империи в мировую войну. Это событие дало толчок целому каскаду негативных явлений, таких как мобилизация значительного числа служащих и рабочих, реквизиция военным ведомством судов и специального оборудования для работ в открытом море, перебои в поставках строительных материалов и топлива, недостаток денежных средств и быстрое их обесценивание. Затянувшаяся война привела к февральским событиям 1917 г., следствием которых явились волнения в рабочей среде, продолжавшиеся в

²⁹¹ Бычков Г.Н. Основные этапы и проблемы строительства Туапсинского порта Армавир-Туапсинской железной дороги // Вестник Армавирского государственного педагогического университета: научный журнал. Вып. №2. Армавир, 2023. С.75-86.

²⁹² АООА. Ф.51. Оп.1. Д.289. Л.165.

течение всего года. Октябрьская революция и последовавшая вскоре за ней Гражданская война окончательно лишили правление общества АТЖД надежд на скорое окончание строительства портовых устройств.

Таким образом, первое и уникальное для России концессионное соглашение по созданию комплексной транспортной инфраструктуры частным предприятием можно признать неудачным. Тем не менее в процессе реализации проекта были разработаны и осуществлены на практике технические решения, которые прежде в Российской империи не применялись. Это в значительной степени повлияло на развитие Туапсе как портового города.

2.3. Личностный фактор в истории сооружения и эксплуатации Армавир-Туапсинской железной дороги

Железная дорога Армавир – Туапсе должна была стать одним из важнейших транспортных предприятий Северного Кавказа. Ей отводилась главная роль в грузовом и пассажирском сообщении между Ставропольской губернией, Кубанской областью и Черноморским побережьем. В планах акционеров было продление железнодорожной линии к Астрахани и соединение ее с волжским торговым путем. Имелись и более смелые проекты дальнейшего развития АТЖД. При изучении истории этой железной дороги одна из центральных составляющих, которую нельзя игнорировать, – это личностный фактор. Он находится в числе ключевых аспектов, оказавших значительное влияние на все этапы существования акционерного общества АТЖД.

Начальные этапы истории рассматриваемого транспортного предприятия неразрывно связаны с такими деятелями, как А.Н. Кривенко, П.Н. Перцов и А.Д. Переясловский. Однако о последнем из них до настоящего времени было крайне мало сведений. И это, несмотря на то обстоятельство, что без его активного участия строительство железной дороги, связавшей районы Закубанья с Черноморским побережьем, могло произойти гораздо позже или вообще не состояться.

Андрей Дмитриевич Переясловский – личность известная, многогранная и одновременно совершенно неизученная. В историко-краеведческой литературе его фамилия встречается достаточно часто, однако в ней нет даже кратких биографических сведений о нем. Отсутствует портрет и пока не обнаружена информация о точном месте его захоронения. До сих пор на Северо-Кавказской железной дороге между Армавиром и Курганинском действует станция Андреедмитриевка, названная в его честь.

Андрей Дмитриевич Переясловский – коренной кубанский казак, родившийся в 1859 г. в станице Родниковской²⁹³. Образование он получил в Новочеркасском юнкерском училище²⁹⁴. Свою службу Переясловский начал 1 января 1876 г. с должности писаря в Лабинском полковом округе Майкопского отдела. Через три года его командировали в войсковой штаб Кубанского казачьего войска и зачислили в Урупский конный полк. 23 сентября 1881 г. он был переведен в Екатеринодарский конный полк. 31 октября 1883 г. его как человека имеющего образование направили в Полтавский льготный полк, а 11 апреля 1884 г. Переясловского увольняют по выслуге лет²⁹⁵. Андрей Дмитриевич являлся поочередно атаманом двух кубанских станиц: Родниковской (1890–1895 и 1907–1909) и Лабинской (1895–1902)²⁹⁶. За отличную и полезную службу его произвели в нестроевые старшего разряда²⁹⁷, наградили золотым орденом Святой Анны III степени²⁹⁸ и трижды – серебряной медалью «За усердие»²⁹⁹. Также он получил благодарность от наказного атамана Кубанского казачьего войска генерал-лейтенанта Маламы за усердие и внимание к делу станичного коневодства³⁰⁰. Несмотря на прекрасный послужной список, 5 июня 1909 г. административно-казачья карьера А.Д. Переясловского завершается. Его увольняют с должности атамана станицы Родниковской с формулировкой: «... ввиду занятия его делами частного характера, отвлекающими от прямых его обязанностей...»³⁰¹.

Будучи выходцем из простого кубанского казачества, Андрей Дмитриевич знал и понимал проблемы, которые волновали его земляков. Он

²⁹³ ГАКК. Ф.396. Оп.1. Д.5781.Л.13об.

²⁹⁴ Там же. Ф.454. Оп.2. Д.2289. Л. 4об.

²⁹⁵ Там же. Ф.396. Оп.1. Д.5781.Л.13об-14об.

²⁹⁶ Там же. Ф.449. Оп.2. Д.292.Л.118об.; Там же. Ф.396. Оп.1. Д.6712.Л.140-141об.; Кубанские областные ведомости – Екатеринодар, 1907. № 90.

²⁹⁷ Приказ № 38 по Кубанскому Казачьему Войску за 1896 г // Справочно информационный фонд Государственного архива Краснодарского края.

²⁹⁸ Приказ № 140 по Кубанскому Казачьему Войску за 1902 г // Справочно информационный фонд Государственного архива Краснодарского края.

²⁹⁹ Приказ № 151 по Кубанскому Казачьему Войску за 1893 г // Справочно информационный фонд Государственного архива Краснодарского края.

³⁰⁰ Приказ № 17 по Кубанскому Казачьему Войску за 1900 г // Справочно информационный фонд Государственного архива Краснодарского края.

³⁰¹ Кубанские областные ведомости – Екатеринодар, 1909. № 122.

разделял и горячо поддерживал идею А.Н. Кривенко о прокладке железной дороги от Армавира до Туапсе. По воспоминаниям инженера путей сообщения П.Н. Перцова, именно А.Н. Кривенко организовал его знакомство с атаманом станицы Родниковской А.Д. Переясловским. Сотрудничество этих очень разных, но в то же время талантливых личностей носило плодотворный характер, что во многом определило успех в деле учреждения акционерного общества АТЖД.

Переясловский организовал широкую агитационную кампанию и добился от станичных обществ выделения земли на льготных условиях для нужд железной дороги. В феврале 1908 г. император Николай II принял его в составе депутации от казачьего населения Баталпашинского, Лабинского и Майкопского отделов. На этой встрече Андрей Дмитриевич доложил царю о насущных проблемах края и просил содействия в борьбе с монопольным положением ВлкЖД³⁰². Позже при формировании акционерного капитала возникли серьезные проблемы. Распространенные в финансовых кругах слухи о неизбежном крахе проекта по строительству железной дороги к Туапсе препятствовали реализации ценных бумаг на столичной бирже. Ввиду этого обстоятельства, А.Д. Переясловский организовал специальный комитет по продаже местному населению акций в рассрочку. Данная мера позволила сформировать акционерный капитал. Во многом из-за этого АТЖД стали называть «народной дорогой».

30 апреля 1909 г. на собрании акционеров Андрея Дмитриевича избрали в члены правления АТЖД³⁰³. В 1912 г. Переясловский становится одним из директоров Северо-Кавказского коммерческого банка, в 1913 г. – председателем Армавирской биржи. Однако он оставил заметный след в истории Кубани не только как талантливый предприниматель. Свою работу он совмещал с широкой общественно-благотворительной деятельностью: финансово помогал людям, попавшим в сложные жизненные ситуации. С

³⁰² Кубанские областные ведомости – Екатеринодар, 1908. № 69.

³⁰³ АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.7.Л.1.

первых дней создания Армавирского отдела Всероссийского общества покровительства животным состоял его членом, являлся почетным блюстителем нескольких учебных заведений. В 1914 г. он активно участвовал в организации лазаретов для раненых воинов³⁰⁴.

Однако некоторые современники, знакомые с Переясловским, характеризовали его по-иному. Так, учредитель акционерного общества АТЖД П.Н. Перцов в своей книге оставил о нем следующие мнение: «... не разбиравшийся в чуждых ему вопросах, но упорно добивавшийся всюду занимать первенствующее положение. Его некомпетентностью пользовались окружавшие его сомнительные личности, они играли на его самолюбии и подозрительности некультурного человека...»³⁰⁵. Также Петр Николаевич сохранил в своих воспоминаниях еще один очень интересный эпизод, произошедший в его собственном доме в Москве. В январе 1911 г. там неожиданно появился Переясловский и потребовал передать ему акции АТЖД. «Я не очень-то пошел навстречу этому его дерзкому требованию, – писал П.Н. Перцов, – он пригрозил мне револьвером, объявив, что тут же в случае моего отказа покончит с собой, ссылаясь на крайнюю нужду в деньгах. Получив от меня нужную бумагу о принадлежности ему моих акций, он выдал мне взамен вексель на 20 тысяч рублей, обязавшись расплатиться по нему осенью того же года... Конечно, уплата не последовала ни в установленный срок, ни позднее...»³⁰⁶.

В региональной прессе того времени также встречаются статьи, характеризующие Переясловского не как защитника народных интересов, а как человека с бескомпромиссной деловой хваткой, наглядно демонстрировавшего менталитет и дух кубанских казаков в новую капиталистическую эпоху.

³⁰⁴ Кубанский календарь на 1914 год. – Екатеринодар, 1914. С.160,232-234; Отклики Кавказа – Армавир, 1910. № 147; Отклики Кавказа – Армавир, 1911. № 110; Отклики Кавказа – Армавир, 1912. № 135; Отклики Кавказа – Армавир, 1913. № 280,284; Отклики Кавказа – Армавир, 1914. № 210,231.

³⁰⁵ Перцов П.Н. Воспоминания. М., 2017. С.379.

³⁰⁶ Там же. С.390-391.

В конце 1913 г. главный государственный контролер выявляет ряд должностных злоупотреблений директора АТЖД Переясловского. Вследствие этого в начале 1914 г. началось расследование. Андрею Дмитриевичу вменялось лоббирование интересов Северо-Кавказского банка, причинившее значительный финансовый ущерб акционерному обществу³⁰⁷. В связи с этим разбирательством в газетах появляются сообщения о возможном исключении Переясловского из членов правления дороги³⁰⁸.

Проводившееся расследование оборвала внезапная смерть Андрея Дмитриевича³⁰⁹. 6 ноября 1914 г. во время заседания правления он плохо себя почувствовал. Его проводили в отдельный кабинет и послали за медицинской помощью. Однако прибывший врач констатировал смерть. Для транспортировки тела покойного из Петрограда на родину снаряжается специальный вагон. 8 и 9 ноября в Армавире проходят прощальные мероприятия³¹⁰. На следующий день после этого гроб с усопшим был отправлен в станицу Родниковскую, где после торжественного отпевания в храме его тело предали земле³¹¹. Новость о смерти А.Д. Переясловского получила широкий резонанс среди самых различных слоев населения Кубани. В региональной прессе на первых полосах размещались многочисленные соболезнования коллег и друзей покойного³¹².

Таким образом, несмотря на противоречивые оценки личности А.Д. Переясловского, следует признать, что именно благодаря его неумной энергии удалось объединить усилия станичных обществ, заинтересовать идеей проведения дороги самые широкие слои местного населения и собрать необходимый строительный капитал в самый ответственный организационный момент учреждения акционерного общества.

³⁰⁷ Россия. Государственный контроль. Всеподданнейший отчет государственного контролера за 1913 год. Пг., 1914. С.167.

³⁰⁸ Туапсинские отклики – Туапсе, 1914. № 34.

³⁰⁹ АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.67. Л.129.

³¹⁰ Отклики Кавказа – Армавир, 1914. № 250.

³¹¹ Там же. № 254.

³¹² Кавказ – Тифлис, 1914. № 261.

Процесс строительства АТЖД неразрывно связан с именами ее главных инженеров: П.В. Березина, Н.И. Виллера, Г.Г. Шахбудагова, Р.Ф. Лоренца, А.В. Склярова. Важно отметить, что в научной и краеведческой литературе отсутствуют или в недостаточной мере освещены многие аспекты, связанные с деятельностью этих личностей. Это наглядно демонстрирует необходимость устранить данный пробел в истории АТЖД.

Первым руководителем строительного управления дороги стал Петр Владимирович Березин. Его назначение на должность состоялось 14 мая 1909 г. Им был сформирован инженерный состав и стартовали работы по сооружению линии. Он эффективно организовал процесс строительства, что уже к концу 1910 г. заложило основу для открытия временного коммерческого движения на всем протяжении железнодорожной линии Армавир – Белореченская – Майкоп.

Петр Владимирович родился 21 мая 1867 г.³¹³ Его отцом был Владимир Ильич Березин – военный инженер, который являлся известным деятелем в области железнодорожного мостостроения³¹⁴. П.В. Березин пошел по стопам отца и в 1893 г. успешно окончил ИИПС в Санкт-Петербурге³¹⁵. До поступления на службу на АТЖД он работал заведующим IV отделения технического отдела Департамента шоссейных и водяных сообщений. Позже принимал участие в сооружении Пермь-Котласской железной дороги, совмещая эту деятельность с преподавательской работой в ИИПС в Санкт-Петербурге³¹⁶. Весной 1900 г. Петра Владимировича назначают помощником производителя работ по постройке Киево-Ковельской железной дороги. В 1904 г., ввиду завершения строительства, его переводят в МПС. За беспорочную службу Березина наградили орденами Святого Станислава III и II степени, а также орденом Святой Анны III степени. 14 мая 1909 г. Петра Владимировича правление АТЖД утвердило в должности главного

³¹³ РГИА. Ф.229. Оп.18. Д.588.Л.2аоб.

³¹⁴ Ряскин В.Г. Инженеры путей сообщения: железнодорожный путь, мосты, строительство. М., 2007. С.257.

³¹⁵ Список инженеров путей сообщения, окончивших институт инженеров путей сообщения императора Александра I. Составлен на 1-е августа 1915 г. Пг., 1915. С.13.

³¹⁶ РГИА. Ф.229. Оп.18. Д.588. Л.2Воб

инженера³¹⁷. Активная и плодотворная его работа продолжалась до 28 июля 1910 г., когда он подал рапорт об увольнении со службы³¹⁸. Одной из основных причин этого решения являлось стремление местных воротил оттеснить чужаков от дел общества.

Следующим главным инженером АТЖД стал Николай Иосифович Виллер³¹⁹. Он родился 6 января 1860 г. в городе Изюм Харьковской губернии³²⁰. Николай Иосифович получил прекрасное образование, окончив Императорский Харьковский университет и ИИПС в Санкт-Петербурге³²¹. До поступления на службу на АТЖД Н.И. Виллер приобрел большой профессиональный опыт, принимая участие в изысканиях возможных маршрутов проведения железной дороги через Главный Кавказский хребет³²², а также при строительстве следующих линий:

- Бессарабской ветви Юго-западной железной дороги;
- Новороссийской ветви ВлжЖД;
- обходной линии Сурамского перевала Закавказской железной дороги;
- ряда ветвей Рязанско-Уральской железной дороги, таких как Тамбов-Камышинской, Покровско-Уральской, Пенза-Таволжанской, Данково-Смоленской³²³;
- казенной железной дороги Полоцк – Седлецк;
- ветви Одесса-Бахмач Московско-Киево-Воронежской железной дороги.

1 августа 1910 г. Николая Иосифовича назначают на должность главного инженера АТЖД³²⁴. Под его руководством на всем протяжении

³¹⁷ АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.11. Л.18об

³¹⁸ Там же. Д.18. Л.107-108.

³¹⁹ Там же. Л.107; Бычков Г.Н. Главный инженер Армавир-Туапсинской железной дороги Николай Иосифович Виллер (штрихи к биографии) // История и обществознание: научный и учебно-методический ежегодник. Вып. XX. Армавир, 2023. С.41-46.

³²⁰ РГИА. Ф.229. Оп.10. Д.522. Л.8.

³²¹ Центральный государственный архив Санкт-Петербурга (далее ЦГА СПб). Ф.1993. Оп.60. Д.1065. Л.145об.; Центральный государственный архив историко-политических документов Санкт-Петербурга (далее ЦГАИПД). Ф.Р-1728. Оп.1. Д.63264. Л.3.

³²² ЦГА СПб. Ф.1993. Оп.60. Д.1065. Л.25; Виллер Н.И. Николай Иосифович Виллер инженер путей сообщения выпуска 1886 г. Автобиография. СПб., 1911. С.4.

³²³ ЦГА СПб Ф.1993. Оп.60. Д.1065. Л.146.

³²⁴ РГИА. Ф.229. Оп.10. Д.523. Л.115,117.

равнинной части магистрали запустили грузопассажирские перевозки, а на сложнейшем участке Белореченская – Туапсе в горной местности были произведены значительные объемы работ. Однако значительный вклад Виллера в дело развития общества, простой обыватель не оценил. В первую очередь это связано с тем, что за время нахождения его в должности не было открыто новых дистанций для коммерческого движения. 23 мая 1912 г. Виллер подает прошение на предоставление ему отпуска в лечебных целях³²⁵. Однако уже 1 июня он пишет рапорт об освобождении его от должности и службы в обществе АТЖД³²⁶.

Некоторые современники поспешили возложить всю ответственность за малый успех в строительстве всецело на действия главного инженера, не принимая во внимание прочие факторы. В начале лета 1912 г. в армавирской газете «Отклики Кавказа» появляется статья «Наследство инженера Виллера»³²⁷. Содержащиеся в ней сведения указывали на отсутствие у Н.И. Виллера должной квалификации и опыта. Ввиду этого, его действия принесли значительный финансовый ущерб обществу и привели к срыву намеченного графика по открытию новых станций для коммерческого движения. Однако главный государственный инспектор по постройке АТЖД Эдуард Эдуардович Глейзер, ознакомившись с материалами данной публикации, принял перечисленные обвинения на свой счет, так как он руководил министерским надзором за всеми важными техническими и финансовыми решениями, принимаемыми на сооружаемой дороге.

Эдуард Эдуардович направил в редакцию газеты «Отклики Кавказа» открытое письмо, в котором опроверг голословные обвинения в адрес главного инженера АТЖД. В нем он указал, что автор скандальной статьи совершенно не знаком с реальным положением дел на строящейся линии. После публикации Э.Э. Глейзера в периодической печати вопрос о

³²⁵ РГИА. Ф.229. Оп.10. Д.523. Л.152,155.

³²⁶ Там же. Л.9об.

³²⁷ Отклики Кавказа – Армавир, 1912. № 150.

компетенциях Н.И. Виллера больше не поднимался³²⁸. С позицией государственного инспектора можно согласиться. Ведь именно под руководством Николая Иосифовича в горной части сооружаемой магистрали были проведены важные и чрезвычайно трудоемкие работы, заложившие прочную основу для завершения строительства дороги.

Также важно отметить, что в историко-краеведческой литературе, посвященной АТЖД, личность Н.И. Виллера и его уход со службы из общества детально не изучались. В ней он представляется медлительным и нерешительным руководителем, необоснованно долго утверждающим чертежи и проекты. А отсутствие новых, открытых для коммерческого движения участков преподносилось в качестве следствия этих качеств, что в совокупности с полным провалом французского подрядчика по сооружению порта и пробивке тоннелей предопределило его уход с должности. Это мнение впервые выразили в 1961 г. В.П. Расторгуев и Ф.М. Шуляев в своей работе «История сооружения Армавир-Туапсинской железной дороги»³²⁹.

Однако только после разностороннего изучения данного события и сопоставления различных документов у нас появилась возможность выделить два существенных фактора, которые позволяют рассмотреть этот вопрос с иного ракурса. К первому следует отнести перегруженность главного инженера должностными обязанностями. Так, в них входили всесторонний контроль и организация процесса строительства линии и порта, руководство эксплуатацией открытого для движения участка дороги, производство изысканий новых направлений. Ввиду серьезных нагрузок, здоровье уже немолодого Николая Иосифовича пошатнулось. Ко второму фактору, повлиявшему на уход Виллера, можно отнести позицию крупных акционеров, считавших, что он затягивает процесс отстранения от работ подрядчика Першо. Так как в составе правления преобладали представители

³²⁸ Отклики Кавказа – Армавир, 1912. № 126.

³²⁹ Расторгуев В.П., Шуляев, Ф.М. История сооружения Армавир-Туапсинской железной дороги. Армавир, 1961 (Рукопись) // Фонды Армавирского краеведческого музея. С.72

местного населения, а Н.И. Виллер к ним не относился, то можно предположить, что выбора у него не осталось.

Важно отметить, что после устранения французского контрагента для строительства порта правлением было решено создать специальное портостроительное управление с отдельной должностью главного инженера. Это значительно сократило сферу ответственности и снизило нагрузку на возглавившего постройку дороги после отставки Виллера Г.Г. Шахбудагова. Григорий Григорьевич был значительно моложе своего предшественника. Он родился 16 июня 1874 г. в Тифлисе (Тбилиси)³³⁰. В 1896 г. окончил ИИПС в Санкт-Петербурге³³¹. Свой профессиональный опыт до поступления на службу на АТЖД Шахбудагов получил в Закавказье при строительстве железнодорожных линий: Тифлис – Карс, Александрополь – Эривань, Улукханлу – Персидская граница³³². За безупречную службу он был удостоен орденов Святого Станислава II и III степени, а также орденов Святой Анны II и III степени³³³.

15 мая 1910 г. Григория Григорьевича приняли на службу в общество АТЖД в качестве помощника и заместителя главного инженера³³⁴, а 4 июня 1912 г. он возглавил строительное управление. Под его руководством завершился основной этап сооружения железнодорожной линии Армавир – Туапсе с Майкопской и Лабинской ветвями, и 15 февраля 1915 г. дорога была передана в эксплуатацию³³⁵. При нем заканчиваются изыскания Благодарненской линии, и 15 марта 1914 г. начинается ее строительство³³⁶. Впрочем, завершить его в полном объеме помешали обстоятельства мировой и Гражданской войн. Однако, невзирая на многочисленные препятствия, 7

³³⁰ Центральный государственный исторический архив Санкт-Петербурга (далее ЦГИА СПб). Ф.14. Оп.3. Д.36060. Л.7.

³³¹ Список окончивших курс в институте инженеров путей сообщения императора Александра I за сто лет 1810-1910. СПб., 1910. С.137.

³³² РГИА. Ф.229. Оп.19. Д.4512. Л.1-4; Там же. Д.4511. Л.18об.

³³³ Там же. Д.4513. Л.5-6; Там же. Д.4512. Л.3-5; Там же. Д.4511. Л.62-63.

³³⁴ АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.15. Л.17.

³³⁵ Россия. Государственный контроль. Всеподданнейший отчет государственного контролера за 1915 год – Пг., 1916. С.157; Майкопская газета – Майкоп, 1915. № 35; Русский инвалид – Пг., 1915. № 138.

³³⁶ АОАА. Ф.51. Оп.1. Д.300. Л.3.

января 1919 г. на головном ее участке Армавир – Ставрополь – Петровское протяженностью 192 версты было открыто временное коммерческое движение³³⁷. В июне 1919 г. Шахбудагов покидает АТЖД и переходит на службу в Управление путей сообщения при ГВСЮР³³⁸.

Следующим главным инженером АТЖД становится Рудольф Фридрихович Лоренц. Но в этой должности он проработал совсем короткий срок (с 12 июня по 24 августа 1919 г.). Ввиду отсутствия стройматериалов и должного финансирования в это время значительных работ не велось. Несмотря на это, будет неправильно не отметить его как руководителя строительного управления. Р.Ф. Лоренц родился 10 мая 1873 г. в Санкт-Петербурге³³⁹. В 1898 г. он окончил ИИПС³⁴⁰. Профессиональный опыт до поступления на АТЖД Рудольф Фридрихович приобрел, работая на Рязанско-Уральской, Ириновско-Шлиссельбургской, Москово-Виндаво-Рыбинской и Кахетинской железных дорогах³⁴¹.

1 сентября 1913 г. Рудольф Фридрихович переходит на службу в общество АТЖД на должность начальника III строительного участка³⁴². За время работы он зарекомендовал себя прекрасным специалистом. В связи с этим, 1 апреля 1915 г. его назначают первым заместителем главного инженера³⁴³. Вследствие ухода Г.Г. Шахбудагова 12 июня 1919 г. Лоренц занимает его должность³⁴⁴. Впрочем, уже 1 августа 1919 г. он подает рапорт следующего содержания: «Не желая продолжать службу в Обществе Армавир-Туапсинской железной дороги, прошу Правление уволить меня от

³³⁷ АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.365. Л.8-8об.; Бычков Г.Н. Сооружения Благодарненской линии Армавир – Туапсинской железной дороги как экскурсионные объекты // Экскурсия в учебно-методической, научной и культурно-просветительской деятельности: материалы Региональной научно-практической конференции. Армавир, 2021. С.7-10.

³³⁸ АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.330. Л.112-112об.

³³⁹ РГИА. Ф.229. Оп.19. Д.397. Л.8об.; ЦГИА СПб. Ф.814. Оп.3. Д.29584. Л.5.

³⁴⁰ Там же. Ф.852. Оп.1. Д.3027. Л.39.

³⁴¹ РГИА. Ф.229. Оп.19. Д.397. Л.51об., 53, 16об., 61, 88.

³⁴² АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.186 Л.137.

³⁴³ Там же. Д.202. Л.157; Бычков Г.Н. Роль немцев в развитии транспортной инфраструктуры Северо-Западного Кавказа // Культура. Наука. Образование : научный журнал. Вып. №3 (72). Иркутский государственный университет путей сообщения. Иркутск, 2024. С.37-48.

³⁴⁴ АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.330. Л.112-112об.

занимаемой должности»³⁴⁵. Передача рабочей документации затянулась. По этой причине Рудольф Фридрихович покинул общество в конце августа, перейдя на должность главного инженера Черноморской железной дороги³⁴⁶.

Последним руководителем строительного управления общества АТЖД стал Александр Васильевич Скляр. Родился он 27 февраля 1880 г. в Тифлисе и в 1902 г. успешно окончил ИИПС в Санкт-Петербурге³⁴⁷. До поступления на АТЖД Александр Васильевич принимал участие в изысканиях линии Красноуфимск – Екатеринбург – Курган и при постройке железных дорог в Закавказье: Александрополь – Эривань, Улуканлу – Персидская граница³⁴⁸. За безупречную службу 30 апреля 1908 г. Склярова наградили орденом Святого Станислава III степени³⁴⁹.

1 мая 1909 г. его официально зачислили в штат сотрудников АТЖД, а 1 июля того же года назначили начальником самого сложного в геологическом отношении горного строительного участка³⁵⁰. В этой должности он проработал до 1 ноября 1913 г., когда его перевели руководить изысканиями Ставропольской ветви³⁵¹. После их завершения Александр Васильевич возглавил пятый участок Благодарненской линии³⁵². За время службы Скляр зарекомендовал себя как высококвалифицированный специалист. Ввиду этого, 1 апреля 1915 г. решением Правления он назначается вторым заместителем главного инженера АТЖД³⁵³.

1 августа 1919 г. А.В. Скляр сменил Р.Ф. Лоренца на посту руководителя строительного управления и занимал этот пост до января 1921

³⁴⁵ АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.330. Л.155.

³⁴⁶ Там же. Д.316. Л.58.

³⁴⁷ Список инженеров путей сообщения, окончивших институт инженеров путей сообщения императора Александра I. Составлен на 1-е января 1917 г. Пг., 1916. С.123.

³⁴⁸ РГИА. Ф.229. Оп.19. Д.3026. Л.53об.; Там же. Д.3027. Л.1-2об.

³⁴⁹ Там же. Д.3026. Л.86-87.

³⁵⁰ АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.7. Л.22об.

³⁵¹ Там же. Д.79. Л.205.

³⁵² Там же. Д.88. Л.78об.

³⁵³ Там же. Оп.1. Д.184 Л.13; Бычков Г.Н. Главные инженеры Армавир-Туапсинской железной дороги Рудольф Лоренц и Александр Скляр: штрихи к биографиям // Перспективы развития индустрии туризма и гостеприимства: теория и практика: Сборник трудов Седьмой Международной научно-практической конференции. Ростов н/Д., 2024. С.164-170.

г.³⁵⁴ Важно отметить, что А.В. Складов являлся единственным инженером АТЖД, который участвовал в изысканиях ее трассы еще до учреждения общества и безотрывно прослужил в нем до национализации транспортного предприятия и его ликвидации как юридического лица.

После завершения основных строительных работ на отдельных участках магистрали, где движение составов могло производиться безопасно, открывались временные коммерческие грузопассажирские перевозки. Этот процесс происходил поэтапно. В конце марта 1914 г. правлением АТЖД учреждается должность управляющего. В его обязанности входило руководство всеми структурными подразделениями дороги после передачи ее в эксплуатацию, но для этого необходимо было получить положительное экспертное заключение от специальной министерской комиссии. Сроки проведения осмотра линии представителями МПС несколько раз переносились в связи с необходимостью в дополнительном укреплении железнодорожного полотна в горной части магистрали, а позже – из-за вступления России в мировую войну.

В декабре 1914 г. государственные контролеры проинспектировали АТЖД, и 15 февраля 1915 г. железнодорожную линию Армавир – Туапсе с Майкопской и Лабинской ветвями официально приняли в эксплуатацию. С этой даты начинается новый этап в истории дороги. Он неразрывно связан с ее управляющими И.В. Неродой, Н.М. Булгаковым, В.А. Соковичем и Н.Н. Кашкиным.

Первым руководителем эксплуатационного управления являлся Иван Васильевич Нерода. Он родился 25 мая 1858 г. в Чернигове³⁵⁵. Образование Иван Васильевич получил в Санкт-Петербурге, в ИИПС, успешно окончив его в 1883 г. Профессиональный опыт в организации коммерческого движения до поступления в общество АТЖД он приобрел, работая на Тамбово-Саратовской, Козлово-Саратовской, Рязанско-Уральской,

³⁵⁴ Российский государственный архив экономики (далее РГАЭ). Ф.1884. Оп.26. Д.1583. Л.3-Зоб.

³⁵⁵ РГИА. Ф.229. Оп.19. Д.1294. Л.13.

Николаево-Харьковской, Либаво-Роменской, Риго-Орловской железных дорогах³⁵⁶. За безупречное исполнение служебных обязанностей И.В. Нероду награди орденами Святого Станислава II степени и Святой Анны II степени, а также светло-бронзовой медалью на ленте ордена Белого Орла за труды по отличному выполнению всеобщей мобилизации 1914 г.³⁵⁷

26 марта 1914 г. Ивана Васильевича Нероду, как высококвалифицированного инженера, правление АТЖД пригласило занять должность управляющего дорогой³⁵⁸. После ознакомления с общим положением дел Нерода произвел реформирование административной структуры служб, передав часть функций отдела контроля и сборов, расположенного в Санкт-Петербурге, новообразованному управлению эксплуатации в Армавире. Эти изменения повлияли на скорость подготовки отчетов и качественно отразились на взаимосвязи всех подразделений транспортного предприятия. Начавшаяся мировая война негативно повлияла на сроки открытия правильного движения на АТЖД. Вследствие этого обстоятельства передача всех полномочий по управлению дорогой И.В. Нероде произошла только 15 февраля 1915 г.

В конце 1915 г. группа акционеров выразила недовольство результатами строительства портовых сооружений и обвинила некоторых членов правления в злоупотреблении полномочиями при сдаче подрядных работ. В итоге шестимесячного расследования было принято решение досрочно переизбрать весь его состав. 2 мая 1916 г. на общем собрании акционеров прошли выборы, по результатам которых И.В. Нерода избирается директором АТЖД³⁵⁹. После получения новой должности он переезжает из Армавира в Петроград. Его функции с 24 мая возлагаются на начальника службы пути Н.М. Булгакова.

³⁵⁶ РГИА. Ф.229. Оп.19. Д.1293. Л.2об.-8, 47-47об.; Там же. Д.1294. Л.10-11.

³⁵⁷ Там же. Д.1292. Л.1-4.

³⁵⁸ АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.191. Л.1-2.

³⁵⁹ АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.268. Л.43об.

В 1916 г. Иван Васильевич неоднократно временно исполнял обязанности председателя правления общества. Это наглядно демонстрирует высокую степень доверия к нему как к коллеге и квалифицированному специалисту. 10 января 1917 г. он отправился в Кисловодск для лечения хронических заболеваний, где 21 января внезапно умирает³⁶⁰. В Армавире 23 января в помещении Управления дороги провели заупокойную панихиду, и в этот же день в Кисловодск выехала группа сослуживцев для отдания почестей при отправке тела на его родину в Чернигов³⁶¹.

24 мая 1916 г. к исполнению обязанностей начальника дороги приступил Николай Митрофанович Булгаков. В ноябре 1916 г. он направил в правление заявление с просьбой утвердить его в этой должности. Но ходатайство АТЖД по этому вопросу, отправленное в МПС, было отклонено³⁶². В официальном ответе указывалось, что у Николая Митрофановича отсутствует необходимый стаж и квалификация для руководства дорогой. Действительно, Булгаков был достаточно молод и имел ограниченный опыт в области коммерческого движения. Он родился 10 февраля 1880 г. в городе Ливны Орловской губернии³⁶³. В 1903 г. окончил ИИПС в Санкт-Петербурге. До поступления на службу на АТЖД работал только на Московско-Ярославско-Архангельской железной дороге начальником отделения службы пути³⁶⁴. Однако для отказа в утверждении в должности существовало и иное основание, а именно его участие в декабре 1905 г. в железнодорожной забастовке³⁶⁵.

Несмотря на то, что Н.М. Булгаков официально никогда поступающего не занимал, в историю АТЖД он вошел как человек,

³⁶⁰ Кареев Д.Ю. Иван Васильевич Нерода. Некролог // Известия собрания инженеров путей сообщения. Пг., 1917. С.106.

³⁶¹ Отклики Кавказа – Армавир, 1917. № 19,20.

³⁶² АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.232. Л.82-83.

³⁶³ РГИА. Ф.229. Оп.18. Д.916. Л.9.

³⁶⁴ Там же. Л.135-137.

³⁶⁵ Там же. Л.110.

исполнявший обязанности начальника дороги в самый драматический период ее эксплуатации 1918 г.³⁶⁶

Резолюция МПС по ходатайству Булгакова и смерть Нероды выдвинули перед правлением АТЖД на первый план вопрос срочного найма подходящего специалиста на должность управляющего дорогой. В процессе поиска переговоры велись с начальником службы эксплуатации ВлкЖД Антоном Игнатьевичем Дуниным-Слепцом³⁶⁷ и управляющим Токмакской железной дорогой Леонидом Владимировичем Пржецлавским³⁶⁸, но они отклонили поступившие предложения.

В руководстве АТЖД не было единого мнения в вопросе выбора управляющего дорогой. Иосиф Егорович Саруханов рекомендовал на данный пост Николая Карловича Гарфа³⁶⁹, а Владимир Васильевич Немчинов, Иван Александрович Маймулин и Григорий Григорьевич Шахбудагов – Рудольфа Фридриховича Лоренца. Также рассматривалась кандидатура Николая Николаевича Кашкина, занимавшего соответствующую должность на Ейской железной дороге³⁷⁰. Все они, кроме Н.Н. Кашкина, являлись прекрасными специалистами в области железнодорожного строительства, но имели незначительный управленческий опыт в организации коммерческого движения.

В начале февраля председатель правления АТЖД Виктор Федорович Давыдов в ходе персональной переписки получил согласие занять вакантное место начальника дороги от перспективного и высококвалифицированного инженера Владимира Александровича Соковича³⁷¹. Родился он 1 июня 1874 г. в городе Кременчуг Полтавской губернии³⁷². В 1902 г. окончил ИИПС в Санкт-Петербурге³⁷³. До поступления на службу на АТЖД работал на

³⁶⁶ РГИА. Ф.229. Оп.19. Д.3163. Л.255.

³⁶⁷ АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.261. Л.75-75об.

³⁶⁸ Там же. Л.78-78об.

³⁶⁹ АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.261. Л.82.

³⁷⁰ Там же. Л.83-83об.

³⁷¹ Там же. Л.85-85об.

³⁷² РГИА. Ф.229. Оп.19. Д.3163. Л.275-276.

³⁷³ ЦГИА СПб. Ф.381. Оп.1. Д.584. Л.902; ГАКК. Ф.Р-143. Оп.6. Д.2602. Л.2; ЦГА СПб. Ф.2881. Оп.28. Д.1444. Л.4.

Харьково-Николаевской, Московско-Киево-Воронежской, Екатерининской, Николаевской железных дорогах и в МПС, возглавляя вначале Козловский, позже Петроградский комитеты по распределению подвижного состава на казенных железных дорогах³⁷⁴. Профессиональную деятельность Владимир Александрович совмещал с наукой и образованием. Начиная с 1908 г., он читал лекции на железнодорожных курсах М.В. Побединского в Санкт-Петербурге и опубликовал ряд своих научных трудов³⁷⁵. Также Сокович был награжден орденом Святой Анны III степени за труды по мобилизации 1914 г. и орденом Святого Станислава II степени за работу в условиях военного времени.

В апреле 1917 г. он приехал в Армавир и приступил к руководству дорогой³⁷⁶. Первым его решением было личное знакомство со всеми представителями общественных организаций и крупных предприятий, располагающихся в непосредственной близости к железнодорожным линиям АТЖД³⁷⁷. Встречи и переговоры с контрагентами помогли выявить слабые организационные стороны на вверенной ему дороге. После этого Владимир Александрович выработал ряд мероприятий, направленных на повышение рентабельности и качества оказываемых услуг, которые стали поэтапно внедряться. Однако объективно оценить результаты преобразований сейчас не представляется возможным, так как революционные события не позволили правлению подготовить отчет по эксплуатации за 1917 г., а начавшаяся в 1918 г. Гражданская война и вовсе положила конец рентабельности железнодорожных перевозок³⁷⁸.

До сих пор не известны точные причины, в соответствии с которыми В.А. Соковичу пришлось передать свои полномочия Н.М. Булгакову. Одни архивные документы свидетельствуют о его длительном отпуске по

³⁷⁴ РГИА. Ф.229. Оп.22. Д.192. Л.1-3об.

³⁷⁵ Государственный архив Российской Федерации (далее ГАРФ). Ф.А-385. Оп.18. Д.3209. Л.38Б; ГАКК. Ф.Р-229. Оп.1. Д.535. Л.5-6.

³⁷⁶ Отклики Кавказа – Армавир, 1917. № 85.

³⁷⁷ АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.288. Л.92-93.

³⁷⁸ Булгаков Н.М. Очерки промышленности жизни в районе Армавир-Туапсинской железной дороги // Вестник путей сообщения и промышленности №19-№10. Ростов н/Д., 1919. С.15-31.

состоянию здоровья с 3 мая 1918 г.³⁷⁹ Другие источники указывают на отстранение его 5 мая от службы Комитетом служащих³⁸⁰. Несмотря на расхождения в имеющихся сведениях, он продолжал числиться в должности управляющего АТЖД до 1 октября 1918 г., когда по решению правления его уволили³⁸¹.

В ходе военных действий лета и осени 1918 г. телефонная и телеграфная связь между правлением и отдельными участками дороги осуществлялась крайне нестабильно. Вследствие этого эксплуатационным управлением поочередно руководили А.П. Чернушенко, А.А. Кирпичников и Н.М. Булгаков³⁸².

Следующим руководителем дороги становится Николай Николаевич Кашкин, который до перехода на АТЖД возглавлял Ведомство путей сообщения при Кубанском краевом правительстве³⁸³. Об этой личности до настоящего момента отсутствовали какие-либо сведения, что демонстрирует недостаточную изученность данного аспекта истории АТЖД. Н.Н. Кашкин родился 1 февраля 1868 г. в Москве³⁸⁴. 1893 г. окончил Императорский Московский университет, а в 1902 г. – Императорское Московское инженерное училище³⁸⁵. Профессиональный опыт он получил в процессе работы на Московско-Ярославско-Архангельской и Ейской железных дорогах, а также на Юго-Западном фронте, руководя участком на линии Люблин – Развадов. Непосредственно перед переходом в общество АТЖД Н.Н. Кашкин возглавлял Ведомство путей сообщения при Кубанском краевом правительстве³⁸⁶. За безупречное исполнение служебных обязанностей он был награжден орденами Святого Станислава III степени и Святой Анны III степени, а также светло-бронзовой медалью на ленте ордена

³⁷⁹ РГИА. Ф.229. Оп.19. Д.3163. Л.255.

³⁸⁰ АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.268. Л.130.

³⁸¹ Там же. Д.112. Л.190.

³⁸² РГИА. Ф.229. Оп.19. Д.3163. Л.255; АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.337. Л.10,27.

³⁸³ ГАКК. Ф.Р-12. Оп.1. Д.31. Л.47; Там же Д.34. Л.34.

³⁸⁴ РГИА. Ф.229. Оп.18. Д.3778. Л.10.

³⁸⁵ Там же. Л.1об.

³⁸⁶ ГАКК. Ф.Р-12. Оп.1. Д.30. Л.29; Протоколы заседаний Кубанского краевого правительства: 1917-1920 / Сборник документов в 4-х томах / под редакцией А.А. Зайцева. – Т.IV. Краснодар, 2008. С.320.

Белого Орла за труды по отличному выполнению всеобщей мобилизации 1914 г.

Н.Н. Кашкин возглавлял дорогу в самый сложный период ее истории. Эксплуатационным службам, которыми он руководил, потребовалось приложить значительные усилия для восстановления в кратчайшие сроки разрушенных в ходе гражданской войны объектов транспортной инфраструктуры. Условия работы сильно отягощались отсутствием стройматериалов, квалифицированных кадров, топлива, оборудования, регулярными нападениями банд и катастрофическим положением с финансированием. Немалую дополнительную нагрузку на Кашкина и его коллектив оказало решение Главнокомандующего Вооруженными силами Юга России о передаче АТЖД во временную эксплуатацию недостроенной Черноморской железной дороги, которая требовала особого внимания³⁸⁷.

Служба в обществе АТЖД Николая Николаевича закончилась с приходом в марте 1920 г. на территорию Кубанской области советской власти с последующей национализацией предприятия. В апреле 1920 г. Н.Н. Кашкина арестовали³⁸⁸. Однако после непродолжительных следственных мероприятий его освободили, и до 15 августа 1920 г. он участвует в передаче отчетной документации в управление новой объединенной Владикавказской железной дороги.

Таким образом, исследуя историю реализации транспортного проекта по соединению железнодорожной линией Черноморского побережья с соседними и центральными областями России, можно выделить три основных этапа, а именно: первоначальный или организационный, строительный и эксплуатационный.

На стадии учреждения и становления общества АТЖД наибольший вклад в реализацию этого проекта внесли А.Д. Переясловский, П.Н. Перцов и А.Н. Кривенко. В период сооружения дороги ведущую роль в продвижении

³⁸⁷ АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.316. Л.9.

³⁸⁸ РГАЭ. Ф.1884. Оп.23. Д.748. Л.15.

работ играли руководители строительного управления, а именно: главные инженеры П.В. Березин, Н.И. Виллер, Г.Г. Шахбудагов, Р.Ф. Лоренц, А.В. Складов. Во время эксплуатации железнодорожной магистрали наибольшее влияние на безостановочное и безопасное движение оказывали решения, принимаемые ее управляющими И.В. Неродой, Н.М. Булгаковым, А.В. Соколовым, Н.Н. Кашкиным. Тем не менее, наряду с отдельными яркими личностями значительное влияние на все этапы истории АТЖД оказывали и рядовые сотрудники различных служб, внося свой посильный вклад в общее дело.

Таким образом, железная линия и новый коммерческий порт, сооружаемые частным акционерным обществом АТЖД, должны были решить не только региональные транспортные задачи, но общегосударственные. Однако реализация этого важного проекта с самого начала сопровождалась множеством различных проблем. В первую очередь следует отметить логистические. Дело в том, что часть трассы строящейся магистрали пролегла в горной местности, которая отличалась низкой плотностью населения и, как следствие, почти полным отсутствием дорог. Это обстоятельство значительно усложняло доставку к строительным площадкам материалов, оборудования и продовольствия для рабочих. Также инженерами при проектировании линии не были в полной мере учтены геологические и климатические особенности горной местности, что потребовало усиление отдельных искусственных сооружений уже в процессе строительства и отразилось на сроках завершения работ.

Непредвиденные и значительные временные и финансовые затраты понесло общество АТЖД при проведении санитарных мероприятий в 1910 г. в период эпидемии холеры, а также для организации вооруженной охраны рабочих от нападений бандитских шайк. Вместе с этим следует отметить, что неудачный выбор подрядчика по пробивке тоннелей значительно отодвинул сроки завершения горного участка магистрали.

Крайне негативно на процесс сооружения портовых устройств повлияла нераспорядительная деятельность французского контрагента Першо. Низкая интенсивность работ этого подрядчика привела к значительным финансовым издержкам для общества, а главное – к потере драгоценного времени. В 1914 г. Российская империя вступила в мировую войну. Это спровоцировало каскад негативных процессов, которые выражались: в мобилизации рабочих, реквизиции оборудования, перебоях в поставке строительных материалов и топлива, а также обесцениванию денег. Революционные события 1917 г. и последовавшая следом Гражданская война практически полностью остановили строительство порта.

Таким образом, первое и уникальное для России концессионное соглашение по созданию комплексной транспортной инфраструктуры частным предприятием можно признать не вполне удачным. Тем не менее в процессе реализации этого проекта были разработаны и осуществлены на практике технические решения, которые прежде в Российской империи не применялись. Это в значительной степени повлияло на развитие Туапсе как портового города. Подводя итоги, необходимо отметить, что при изучении истории данного транспортного предприятия одна из центральных составляющих, которую нельзя игнорировать, – это личностный фактор. Он находится в числе ключевых аспектов, оказавших значительное влияние на все этапы существования акционерного общества АТЖД.

Глава 3. Проведение новых линий Армавир-Туапсинской железной дороги в Ставропольской губернии и перспективы её дальнейшего развития

3.1. Специфика и хронология строительства Благодарненской линии Армавир-Туапсинской железной дороги

Расширение собственной железнодорожной сети являлось первоочередной задачей для молодого транспортного предприятия. В правлении АТЖД понимали, что без ее решения не могло быть и речи о стабильном развитии, а также и о высоких дивидендах для акционеров, которые обещал А.Д. Переясловский кубанскому казачеству в процессе реализации акций³⁸⁹.

Именно по этим причинам уже начиная с 1909 г. технический отдел общества начал проводить изыскания по различным направлениям. Самым перспективным являлось восточное. Оно позволяло в будущем превратить АТЖД в крупную транзитную магистраль, соединяющую рельсовым путем Туапсинский коммерческий порт с обширными территориями Ставрополя, Нижней Волги и Прикаспия. Однако реализация плана расширения железнодорожной сети могла проходить только поэтапно и требовала времени для соблюдения целого ряда бюрократических процедур.

24 ноября 1909 г. на чрезвычайном общем собрании акционеров АТЖД было принято решение об обращении в правительственные инстанции для получения концессии на строительство железной дороги Армавир – Петровское – Святой Крест с ответвлением на Дивное, а также на сооружение ветви Курганная – Лабинская³⁹⁰.

³⁸⁹ Журнал съезда станичных атаманов и сельских хозяев Лабинского отдела, Кубанской области. Армавир, 1908. С.64-67.

³⁹⁰ АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.34. Л.5; Экономическая записка о значении подъездных путей к Армавир-Туапсинской железной дороге: 1) Армавир – Святой крест; 2) Петровское – Дивное; 3) Курганная – Лабинская. СПб., 1910. С.1-2.

1 декабря 1909 г. правление общества направило в МПС проектную документацию Ставропольской линии и Лабинской ветви³⁹¹. 15 декабря, специальная межведомственная комиссия приступила к рассмотрению поступившего ходатайства. В процессе его обсуждения в проект внесли первые изменения, касавшиеся стоимости и маршрута Ставропольской линии. После этих корректировок трассировка магистрали прошла непосредственно через Ставрополь, а конечным пунктом назначалось село Благодарное³⁹². В то же время общество ВлкЖД направило в МПС свое предложение по строительству подъездных путей в Ставропольской губернии. Ввиду этого, комиссия продлила свою работу для всестороннего рассмотрения представленных направлений с участием всех заинтересованных лиц. Обсуждение продлилось весь 1910 г. После ряда совещаний 18 марта 1911 г. решение было принято в пользу проекта АТЖД³⁹³.

В марте 1912 г. Второй департамент Государственного Совета завершил рассмотрение дела и, согласовав все условия концессии, передал дополнение к уставу на утверждение императору Николаю II. 28 мая 1912 г. оно состоялось. Это давало обществу АТЖД юридическое право на строительство железной дороги в Ставропольской губернии по маршруту: Армавир – Ставрополь – Петровское – Благодарное и Петровское – Дивное общей протяженностью главного пути в 344 версты, а также Лабинской ветви в Кубанской области длиной около 32 верст.

Согласно дополнению к уставу полная стоимость Благодарненской линии с приобретением подвижного состава определялась в 19,91 млн. руб., а Лабинской ветви в один миллион рублей. На их сооружение отводилось три года с момента начала работ³⁹⁴. Строительный капитал общество АТЖД

³⁹¹ АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.11. Л.59.

³⁹² Там же. Л.59-59об.

³⁹³ Там же. Д.374. Л.44об; Северокавказский край – Ставрополь, 1911. № 42; Майкопская газета – Майкоп, 1911. № 123.

³⁹⁴ Уставы русских железнодорожных обществ. В. LXXXVIII / Высочайше учрежденная Особая Высшая Комиссия для всестороннего исследования железнодорожного дела в России. СПб., 1913. С.71-72.

формировало за счет выпуска ценных бумаг: акций на сумму в 3 млн. руб. и облигаций на 21 млн. руб.

Азовско-Донской коммерческий банк занимался реализацией акций, а облигации продавались исключительно при посредничестве финансовых учреждений Англии³⁹⁵. Весной 1913 г. строительный капитал был сформирован. Летом и осенью 1912 г. инженеры АТЖД провели окончательные изыскания³⁹⁶. На их основе составили проект и расценочные ведомости. 10 апреля 1913 г. полный комплект документации по строительству Благодарненской линии направили на утверждение в МПС. В августе 1913 г. Инженерный Совет вновь пересмотрел проект. Изменения коснулись протяженности железнодорожной линии, которая удлинилась до 348 верст, а также ее стоимости, возросшей до 23,07 млн. руб.³⁹⁷

12 января 1914 г. министр путей сообщения утвердил всю необходимую документацию. Вследствие этого 15 марта 1914 г. общество АТЖД приступило к постройке Благодарненской линии³⁹⁸. На время строительства ее разделили на 19 подрядных участков: с 1-го по 10-й – на линии Армавир – Ставрополь – Петровское, с 11-го по 15-й – по линии Петровское – Благодарное и с 16-го по 19-й – по линии Петровское – Дивное³⁹⁹.

Правление общества, не желая повторения ситуации, подобной истории с недобросовестным подрядчиком Першо, приняло решение допускать к конкуренции только надежных и проверенных контрагентов. 30 октября 1913 г. на основе поступивших заявлений оно определило основных исполнителей, с которыми с февраля 1914 г. начали заключать договоры.

³⁹⁵ АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.60. Л.17-17об.

³⁹⁶ Северокавказский край – Ставрополь, 1912. № 424.

³⁹⁷ АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.428. Л.3-4; Россия. Государственный контроль. Всеподданнейший отчет государственного контролера за 1915 год – Пг., 1916. С.158.

³⁹⁸ АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.268. Л.59; 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 // Материалы Региональной научно-практической конференции. Армавир, 2022. С.22-27.

³⁹⁹ АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.102. Л.9.

Контракты на строительные работы были распределены и подписаны следующим образом:

- с 1-го по 4-й участок – с К.В. Мрочковским и В.А. Торлецким;
- на 5-й участок – с К.В. Мрочковским, В.А. Торлецким и А.Э. Лащем;
- на 6-й участок – с А.Э. Лащем;
- на 7-й участок – с К.В. Мрочковским и В.А. Торлецким;
- с 8-го по 10-й участок – с И.А. Потоцким;
- с 11-го по 19-й участок – с Н.Н. Рокотовым и М.Р. Гаркавенко⁴⁰⁰.

Все вышеперечисленные подрядчики предоставили рекомендации, а некоторые, такие как К.В. Мрочковский и И.А. Потоцкий, участвовали ранее при строительстве АТЖД, где успешно исполнили взятые на себя обязательства.

Начавшееся 15 марта 1914 г. сооружение Благодарненской линии стартовало одновременно на всем ее протяжении. Согласно строительной программе, разработанной главным инженером, временное коммерческое движение на головном участке Армавир – Ставрополь – Петровское должно было открыться 15 декабря 1915 г., а 1 июня 1916 г. – от Петровского до конечных пунктов в Благодарном и Дивном. Сдача дороги в эксплуатацию в соответствии с выработанным графиком намечалась на 1 ноября 1916 г.⁴⁰¹

В первые месяцы все проходило по плану, но после начала мировой войны темпы стали постепенно снижаться. Мобилизационные мероприятия привели к дефициту рабочей силы. Реквизиция лошадей для нужд военного ведомства значительно повлияла на объемы сооружаемых железнодорожных насыпей и серьезно затруднила доставку материалов и оборудования к объектам строительства.

⁴⁰⁰ АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.102. Л.9-12об.; Бычков Г.Н. Административное деление Благодарненской линии Армавир–Туапсинской железной дороги в досоветский период // Культура. Наука. Образование: научный журнал. Вып. №1 – Иркутский государственный университет путей сообщения. Иркутск, 2025. С.13-22.

⁴⁰¹ АОАА. Ф.51. Оп.1. Д.300. Л.3.

Несмотря на неблагоприятные условия военного времени, к 1 января 1915 г. были исполнены следующие объемы работ⁴⁰²:

Таблица 1.

Исполненные работы к 1 января 1915 г.

Земляное полотно	
от Армавира до 36-й версты	95%
от 36-й до 88-й версты	50%
от 88-й до 106-й версты	34%
от 106-й до 117-й версты	50%
от 117-й до 158-й версты	75%
от 158-й до 183-й версты	60%
от 183-й до 196-й версты	45%
от Петровского до Благодарного	48%
от Петровского до Дивного	80%
Искусственные сооружения	
от Армавира до 36-й версты	98% (кроме мостов через Уруп, Кубань и путепровода над ВлкЖД)
от 36-й до 88-й версты	40%
от 88-й до 106-й версты	дренажи – 88%, каменная кладка – 30%
от 106-й до 117-й версты	дренажи – 81%, каменная кладка – 40%
от 117-й до 158-й версты	49%
от 158-й до 183-й версты	55%
от 183-й до 196-й версты	25%
от Петровского до Благодарного	61%
от Петровского до Дивного	40%

Принимая во внимание результаты строительного сезона 1914 г. и ухудшающееся общее финансовое положение дел в стране, правление АТЖД пересмотрело программу строительства. Согласно новому плану, откладывалось возведение всех вспомогательных зданий и укладка рельсового полотна от Петровского до Дивного и Благодарного. Главной

⁴⁰² Отчет начальника Кубанской области и наказного атамана Кубанского казачьего войска за 1914 год. Екатеринодар, 1915. С.64-80.

задачей ставится скорейшее открытие временного коммерческого движения на головном участке Армавир – Ставрополь – Петровское.

В 1915 г. постройка проходила в крайне неблагоприятных условиях. Тем не менее, 1 июля началась укладка рельсового полотна со стороны Армавира, которую довели до 36 версты, где главный путь соединили с балластным карьером, но дальнейшая прокладка производиться не могла ввиду неготовности переходов через глубокие балки. 30 ноября 1915 г. правление общества АТЖД отчиталось перед акционерами об исполненных объемах работ на Благодарненской линии. В представленных данных указывалось, что земляное полотно готово на 77%, каменные и бетонные трубы – на 85%, мосты возведены на 79%, установлена телеграфная связь на участке Армавир – Ставрополь – Петровское. В заключении отчета подчеркивалось, что работы производятся со значительным перерасходом средств, вызванным ростом цен на материалы и оплату труда, и, по расчетам строительного управления, он достиг не менее 1 млн. 500 тыс. руб.⁴⁰³

В течение всего 1916 г. положение дел на строящейся дороге ухудшалось. Особенно остро ощущался дефицит рабочих рук и финансовых ресурсов. После многочисленных ходатайств правления АТЖД на постройку Благодарненской линии были направлены две с половиной тысячи военнопленных, преимущественно с Кавказского фронта⁴⁰⁴. Несмотря на их низкую производительность труда, к концу строительного сезона готовность земляного полотна составила 98%, а каменных и бетонных труб – 100%. В это же время завершились работы по возведению всех проектных путепроводов. Исключениями являлись временные мосты через реки Кубань, Егорлык и Калаус. 24 октября закончилась укладка пути на участках Ставрополь – Петровское и Армавир – 63 верста⁴⁰⁵. Сразу после этого на них начало осуществляться хозяйственное движение, но без коммерческих перевозок.

⁴⁰³ АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.60. Л.167-167об.

⁴⁰⁴ Там же. Оп.1. Д.14. Л.78.

⁴⁰⁵ Там же. Оп.2. Д.268. Л.87.

Следует отметить, что сооружение Благодарненской линии с 1915 г. проходило со значительным перерасходом средств, который постоянно увеличивался. На 30 ноября 1916 г. он составлял уже более 11 млн. руб.⁴⁰⁶ Правление АТЖД планировало покрыть его выпуском облигаций. Но для этого требовалось получить разрешение в МПС и министерстве торговли и промышленности. Вследствие политических потрясений, произошедших в стране в начале 1917 г., рассмотрение данного вопроса несколько раз переносилось. Позже решение все-таки приняли, но экономическая ситуация в России уже не позволяла реализовать облигационный капитал, и обществу АТЖД выдали вексельный кредит. Однако время было упущено, и согласованной и выделенной суммы оказалось недостаточно для покрытия образовавшегося перерасхода. Ввиду этой и других причин, с июля 1917 г. АТЖД начинает регулярно кредитоваться в коммерческих банках⁴⁰⁷.

Несмотря на высокую степень готовности полотна дороги и искусственных сооружений Благодарненской линии, открытию в 1917 г. временного коммерческого движения на всем ее протяжении препятствовали ограниченные финансовые возможности и острый дефицит материалов. Эти факторы не позволяли завершить строительство линейных и станционных построек, наладить водоснабжение на узловых станциях, провести балластировку пути, приобрести рельсы и скрепления для укладки их на участках Армавир – Ставрополь, Петровское – Благодарное и Петровское – Дивное. Для получения дополнительных средств на продолжение строительства в начале 1917 г. правление АТЖД принимает решение о необходимости в кратчайшие сроки приступить к коммерческим перевозкам на участках Благодарненской линии, которые соответствовали минимальным нормативам безопасности.

18 июня 1917 г. в торжественной обстановке открылось временное товарно-пассажирское движение Армавир – Державная протяженностью 36

⁴⁰⁶ ГАКК Ф.1. Оп.1. Д.196. Л.40; АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.315. Л.25.

⁴⁰⁷ Там же. Д.268. Л.127-127об.

верст. Армавирская газета «Отклики Кавказа» так осветила это событие: «Сегодня, 18 июня, состоялось официальное открытие линии Благодарненской ветки до ст. Державная, что у станции Николаевской. На станции Армавир в 9 часов по петроградскому времени поезд (первый пассажирский поезд!) с полным составом и со служебным вагоном для лиц приглашенных. Паровоз убран красными флагами.

Без звонков, точно на ст. Женева или Лозанна, под свист отправляющегося поезда мы катим через реки Уруп, шумливую Кубань по красавцу железному мосту (через Уруп), который можно бы назвать «последним криком строительной моды», и по деревянному, упруго выдерживающему и стихию – воду и культуру – машину с насевшими на нее «видимо и невидимо» людьми. Пассажиры тьма...

И становится очевидно, что кубанское казачество превозможет все препятствия и «дойдет» до Ставрополя, а не за горами и то время, когда обогатится край и новой ценной линией Белореченская – Грачи...

Катя по новой ветке со скоростью 40 верст в час, мы достигаем Убеженской. На вокзале – тысячи народа... Папахи казаков смешаны с разноцветной пестротой женских платков и платьев. Красиво!.. Из поезда выходят, между прочим, атаман Лабинского отд. Г.Е. Лиманский, директор Армавир-Туапсинской ж. д. инженер И.А. Маймулин, главный инженер по постройке Благодарненской ветки Г.Г. Шах-Будагов, инженеры Д.Ф. Волков, И.А. Гаврилов, А.В. Складов, директор Северо-кавказского банка Г.Р. Вильде и др... Далее – в ст. Николаевскую. Ст. Державная. Те же флаги, арка, цветы, тысячи народа»⁴⁰⁸.

1 сентября 1917 г. поезда по расписанию стали курсировать до станции Недреманной, расположенной на 68 версте от Армавира. Также осенью 1917 г. строительное управление АТЖД сочло возможным разрешить

⁴⁰⁸ Отклики Кавказа – Армавир, 1917. № 134.

коммерческие перевозки грузов в направлении Ставрополь – Петровское⁴⁰⁹. Однако без соединения в единую магистраль работа Благодарненской линии сводилась к роли подъездных путей для ВлкЖД. Данное обстоятельство крайне негативно отражалось на рентабельности Ставропольского участка дороги, отрезанного от материально-технической базы в Армавире, и вызывало дополнительные расходы по доставке топлива и обслуживанию подвижного состава. Однако произвести смычку пути не было возможности, так как отсутствовали рельсы⁴¹⁰.

В конце 1917 г. финансовое положение АТЖД становится настолько тяжелым, что 22 декабря правлением общества решался вопрос о целесообразности продолжения строительства Благодарненской линии. Рассматривались три варианта дальнейшего производства работ. Первый предполагал в течение 6-9 месяцев соединить путь в единую магистраль и запустить на ней коммерческие перевозки. Второй вариант предусматривал полное прекращение постройки и немедленный роспуск всех служащих даже без составления отчетов. Третий заключался в том, чтобы готовые участки передать в ведение эксплуатационного управления, сооружение всех объектов остановить, а рабочих и сотрудников, задействованных в строительстве, сократить⁴¹¹. Сейчас сложно предположить, на что рассчитывало руководство общества АТЖД, когда постановило изыскать средства на продолжение работ. Ведь в правлении знали о недостатке рельсового полотна, и длительное время безуспешно пытались решить эту проблему, а без него, даже имея финансовые ресурсы, задачу по смыканию линии выполнить было невозможно.

В то же время начинает разрастаться топливный кризис. Прекращаются поставки угля из районов Донецкого бассейна. Кубанское краевое правительство и Военное ведомство ограничивают объемы выделяемой для

⁴⁰⁹ Бычков Г. Н. Строительство Благодарненской линии Армавир–Туапсинской железной дороги: основные этапы истории // Лунинские чтения. Выпуск I: Материалы Всероссийской научно-практической конференции по археологии, локальной истории и музееведению Юга России. Армавир, 2022. С.121-127.

⁴¹⁰ Государственный архив Ставропольского края (далее ГАСК). Ф.Р-2574. Оп.1. Д.26. Л.7-8.

⁴¹¹ АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.257. Л.267-269.

АТЖД нефти. Единственным доступным видом топлива для транспортного предприятия становятся дрова, которые в условиях зимы и дефицита резко дорожают. Ввиду этого, в два раза сокращается движение поездов на эксплуатируемых участках дороги. На этом фоне в регионе разгорается Гражданская война. В январе 1918 г. советская власть провозглашается в Армавире. В феврале Краевое правительство покидает Екатеринодар, и власть на Кубани фактически переходит к большевикам. В марте поднимается вопрос о национализации АТЖД, создается ликвидационная комиссия. Однако все ограничивается введением в состав правления комиссаров, которые должны были осуществлять финансовый контроль над деятельностью предприятия⁴¹².

Практически в течение всего 1918 г. вблизи Благодарненской линии происходили боевые действия, которые не позволяли организовать планомерные строительные работы. Несмотря на это, в начале июля удалось произвести укладку рельсового полотна, создав тем самым единую железнодорожную линию Армавир – Ставрополь – Петровское протяженностью 192 версты. Важно отметить, что недостающие для этого рельсы были получены из эвакуируемого имущества Кавказского фронта в Новороссийск и складов Черноморской дороги в Туапсе⁴¹³.

Осенью 1918 г. Добровольческая армия взяла под свой контроль территории Северного Кавказа, и активные боевые действия в регионе постепенно прекратились. Это позволило обществу АТЖД приступить к восстановлению разрушенной транспортной инфраструктуры и перевозке гражданских грузов. 7 января 1919 г. на участке Армавир – Ставрополь – Петровское протяженностью 192 версты было открыто временное коммерческое движение⁴¹⁴. Ввиду ограниченности средств до середины 1919 г. строительство Благодарненской линии производилось в небольшом

⁴¹² АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.268. Л.126об.

⁴¹³ Там же. Л.127об.

⁴¹⁴ Там же. Д.365. Л.8-8об; Д.330. Л.107.

объеме. Главным образом оно сводилось к мероприятиям по укреплению земляного полотна дороги и балластировке пути.

12 апреля 1919 г. на Особом совещании при ГВСЮР ветви от Петровского до Благодарного и Дивного признали стратегически важными. Вследствие этого, принимается решение о скорейшей организации на этих участках работ по укладке рельсового полотна и открытии товарного движения для вывоза сельскохозяйственной продукции, в которой остро нуждались военное ведомство и управление торговли и промышленности. Для решения поставленной задачи АТЖД выдается краткосрочная ссуда. Она состояла из строительных материалов, оцененных в 12 млн. 750 тыс. руб., и наличных средств в размере 6 млн. 980 тыс. руб. В то же время на общество возложили обязанность к 1 августа 1919 г. произвести укладку пути и приступить к транспортировке грузов на указанных ветвях⁴¹⁵.

Для выполнения поставленной задачи строительное управление АТЖД вырабатывает подробный план мероприятий, подписывает договоры на поставку необходимых материалов и формирует специальную бригаду. Однако незначительный запас шпал на складах дороги и отказ контрагентов от исполнения контрактов по их изготовлению не позволили достичь поставленной цели в полном объеме⁴¹⁶. Осенью 1919 г. верхнее строение пути было уложено только на протяжении 30 верст от села Петровское до станции Эген. Вскоре после этого на данном участке начались грузопассажирские перевозки. Но продолжение работ по укладке рельсового полотна не последовало ввиду полного отсутствия шпал⁴¹⁷.

Относительно стабильное движение на Благодарненской линии продлилось недолго. В марте 1920 г. отступающие части Вооруженных сил Юга России нанесли ее инфраструктуре значительный урон. Они частично разобрали рельсовое полотно на участке Армавир – Ставрополь, сожгли

⁴¹⁵ АОАА. Ф.51. Оп.1. Д.168. Л.1.

⁴¹⁶ Там же. Л.32

⁴¹⁷ Бычков Г. Н. Строительство Благодарненской линии Армавир–Туапсинской железной дороги: основные этапы истории // Лунинские чтения. Выпуск I: Материалы Всероссийской научно-практической конференции по археологии, локальной истории и музееведению Юга России. Армавир, 2022. С.121-127.

временный деревянный мост через Кубань и взорвали железобетонный арочный виадук через Уруп⁴¹⁸. Последствия от данных действий во многом определили дальнейшую судьбу Благодарненской линии.

Весной 1920 г. территории, на которых располагались линии АТЖД, перешли под контроль советской власти. В то же время новые административные органы приступили к реализации декрета от 28 июня 1918 г. «О национализации частной промышленности и железных дорог». В конце марта имущество АТЖД было национализировано, а ее сотрудники приступили к подготовке отчетной документации для ликвидации акционерного общества как юридического лица⁴¹⁹.

Вместе с этим, в июле 1920 г. Благодарненская линия, как не введенная в эксплуатацию и требующая достройки, перешла в ведение Кавжелдорстроя. После восстановления моста через Кубань грузопассажирское движение по маршруту: Армавир – Ставрополь – Петровское продолжилось по расписанию 1919 г. в две пары поездов в неделю. Но осуществлялось оно непродолжительное время. Вследствие многочисленных оползней и обвалов в начале 1922 г. участок Армавир – Ставрополь закрыли⁴²⁰. В 1924 г. была построена соединительная ветвь от разъезда 124 версты до станции Пелагиада. Она обеспечивала вывоз ставропольского зерна по линии Петровское – Пелагиада – Кавказская, что исключало необходимость срочной реконструкции участка Армавир – Ставрополь⁴²¹.

20 и 22 декабря 1927 г. на специальных заседаниях Народного комиссариата путей сообщения (далее НКПС) с участием представителей Северо-Кавказского края рассматривался вопрос восстановления прямого железнодорожного сообщения между Армавиром и Ставрополем. Итогом

⁴¹⁸ РГАЭ. Ф.1884. Оп.56. Д.92. Л.26; АОАА Ф.51. Оп.2. Д.453. Л.16; Бычков Г.Н. Памятник русской инженерной мысли: история моста Армавир-Туапсинской железной дороги через реку Уруп // Вестник Армавирского государственного педагогического университета: научный журнал. Вып. №2. Армавир, 2023. С.87-95.

⁴¹⁹ АОАА. Ф.51. Оп.1. Д.289. Л.165.

⁴²⁰ Там же. Ф.Р-247. Оп.1. Д.223. Л.180-181; Там же. Ф.Р-164. Оп.1. Д.16. Л.73; Там же. Д.7. Л.14; Там же. Д.18. Л.47.

⁴²¹ РГАЭ. Ф.1884. Оп.80. Д.214. Л.4.

работы комиссии стало следующее постановление: «Имея в виду, что Туапсинский порт не приспособлен для пропуска хлебных грузов и главной его базой в ближайшее пятилетие будут нефтяные перевозки, между тем как линия Армавир – Ставрополь была построена из расчета укорочения пути для доставки хлеба в Туапсинский порт и в настоящее время не действует, признать хозяйственно целесообразным снятие рельсов с недействующей линии Армавир – Ставрополь для укладки их на участке Ставрополь – Кавказская взамен устаревших рельсов этого участка, не гарантирующих безопасности движения и не дающих возможности полного удовлетворения грузоподъемности. Этот вопрос предоставить на утверждение СТО»⁴²². 9 марта 1928 г. Совет Труда и Оборона СССР утвердил постановление НКПС⁴²³. В 1928 г. открылось грузопассажирское движение до Благодарного, а 1930 г. – до Дивного. Данные события формально можно признать как завершение строительства Благодарненской линии⁴²⁴.

Таким образом, сооружение железной дороги, которая должна была связать обширные территории Ставропольской губернии с Черноморским побережьем, столкнулось с проблемами, повлиявшими, как на процесс производства работ, так и на конечный их результат. В первую очередь к ним следует отнести трудности, возникшие в условиях начавшейся мировой, а впоследствии Гражданской войны: высокие темпы инфляции, острый дефицит стройматериалов и рабочих рук.

Следует также отметить, что на ход строительства и последующую эксплуатацию Благодарненской линии определенную специфику наложило взаимодействие АТЖД с ВлкЖД. Выражалось это в искусственных ограничениях, накладываемых администрацией Владикавказской дороги при пропуске составов через свои станции в Армавире и Ставрополе, а также в

⁴²² РГАЭ. Ф.1884. Оп.31. Д.1180. Л.6-6об.

⁴²³ Там же. Л.1.

⁴²⁴ Вульф А.Б. История железных дорог Российской империи. М., 2016. С.613; Резембовский В.Н. Стальные магистрали Северного Кавказа (1864-1989). Ростов н/Д., 1992. С.25.

затягивании решения вопросов по совместному использованию и развитию железнодорожных узлов в этих городах.

Вместе с тем, необходимо принять во внимание и значительный ущерб, нанесенный имуществу АТЖД в 1918 г. в ходе Гражданской войны. Он составил около 21 млн. руб., что сопоставимо с полной стоимостью Ставропольской линии в ценах 1913 г. Также пагубно на будущем дороги отразились разрушения, производившиеся отступающими частями белой армии в 1920 г. Однако самым важным фактором, определившим судьбу, а вместе с тем и назначение Благодарненской линии, стало коренное изменение социально-экономической модели хозяйствования после установления советской власти в регионе. Здесь следует пояснить, что дорога проектировалась прежде всего как магистраль для экспорта товарного зерна из Ставропольской губернии через Туапсинский порт, а в новых условиях вывоз сельскохозяйственной продукции был прекращен.

3.2. Проекты дальнейшего развития сети Армавир-Туапсинской железной дороги

На протяжении всего времени существования акционерного общества АТЖД его технический отдел непрерывно разрабатывал проекты и проводил изыскания, направленные на увеличение протяженности собственной железнодорожной сети. Это отражало стратегическое видение руководства дороги, которое не собиралось ограничиваться линией Армавир – Туапсе и планировало в перспективе соединить прямой магистралью Сибирь с Черноморским побережьем. Только при условии строительства новых линий молодое транспортное предприятие могло рассчитывать на рост доходов от перевозок, что должно было обеспечивать стабильную выплату дивидендов своим акционерам, а также позволило бы сравнительно быстро компенсировать расходы, понесенные при сооружении самого сложного горного участка пути и порта в Туапсе.

Имелся и другой важный аспект, который подталкивал правление новообразованного общества к активным действиям и поиску решений по расширению железнодорожной сети. Это географическое расположение линии Армавир – Туапсе. Оно позволяло конкуренту в лице ВлкЖД локализовать АТЖД в пределах Кубанской области и Черноморской губернии и превратить ее в подъездной путь своей магистрали Ростов-на-Дону – Владикавказ. Такой сценарий не устраивал акционеров, являвшихся крупными кубанскими предпринимателями и сельхозпроизводителями. Уже на первом собрании, прошедшем в Санкт-Петербурге 30 апреля 1909 г., они потребовали от правления энергичных и решительных действий, связанных со строительством и развитием собственной железнодорожной сети.

В результате активной работы инженеров и руководства АТЖД, а также при широкой общественной поддержке 28 мая 1912 г. акционерное общество получило концессию на строительство и последующую эксплуатацию Лабинской ветви в Кубанской области и Благодарненской

линии в Ставропольской губернии⁴²⁵. Это нарушило планы правления ВлкЖД по транспортной локализации молодого предприятия. Несмотря на устранение угрозы изоляции, инженеры технического отдела общества продолжили активно производить изыскания и разрабатывать новые проекты, целью которых было дальнейшее расширение собственной железнодорожной сети. Уже к весне 1914 г. в специальную комиссию при МПС руководство АТЖД направило на рассмотрение и согласование технико-экономическую документацию по строительству трех линий: Белореченская – Тихорецкая – Грачи, Дивное – Астрахань и Лабинская – Отрадная⁴²⁶.

В правлении дороги считали, что наиболее перспективным направлением после Ставрополя является сооружение магистрали в Донскую область. Инженерами технического отдела был составлен проект железнодорожной линии Белореченская – Грачи (Донская область). Согласно ему она состояла из двух основных участков: Белореченская – Тихорецкая и Тихорецкая – Грачи. Строительство первого участка сокращало на 98 верст путь для грузов, шедших из Ростова-на-Дону в Туапсе. Следует заметить, что указанный маршрут пролегал по плотно заселенной и плодородной равнине Кубанской области⁴²⁷. Это, с одной стороны, не создавало особых сложностей при строительстве линии, а с другой – гарантировало стабильные объемы перевозок местных и транзитных грузов. Трасса второго участка проходила через земледельческие районы области Войска Донского и территории с месторождениями каменного угля и антрацита.

Кроме этого, сооружение линии Белореченская – Тихорецкая – Грачи создавало удобный маршрут для товаров Юго-Востока России, а также для части транзитных грузов, шедших из Сибири и Заволжья к глубоководным

⁴²⁵ Обзорение выставки Черноморского побережья Кавказа «Русская Ривьера». СПб., 1913. С.14; Северокавказский край. Ставрополь, 1912. № 384.

⁴²⁶ АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.75. Л.212-213; Иллюстрированный вестник культуры, научно-воспитательного, технического и торгово-промышленного прогресса России. Вып.3. СПб., 1914. С.14. [разд. паг.]; Кавказ – Тифлис, 1914. № 9.

⁴²⁷ Кавказ – Тифлис, 1913. № 166.

портам Черного моря, минуя перегруженный железнодорожный узел в Ростове-на-Дону⁴²⁸.

1 июля 1913 г. правление АТЖД обратилось в правительственные инстанции с ходатайством о разрешении строительства участка Белореченская – Тихорецкая и 7 марта 1914 г. – Тихорецкая – Грачи⁴²⁹. В соответствии с техническим проектом протяженность всей линии составляла 453 версты, а стоимость ее постройки определялась в 35,5 млн. руб.⁴³⁰ Но в силу различных обстоятельств, вызванных вступлением России в 1914 г. в мировую войну, рассмотрение дела неоднократно откладывалось.

Магистраль Белореченская – Грачи имела огромное экономико-хозяйственное значение для общества АТЖД. При ее сооружении решался целый комплекс проблем, а главное, у транспортного предприятия появлялся прямой выход к крупным месторождениям каменного угля. Это позволяло не зависеть от других перевозчиков и стабильно снабжать дорогу топливом. Вследствие этого, 23 сентября 1915 г. правление акционерного общества обратилось с просьбой в МПС ускорить рассмотрение вопроса постройки данной линии⁴³¹.

Поданное ходатайство удовлетворили. 17 и 19 мая 1916 г. в Петрограде состоялись первые совещания специальной Межведомственной комиссии. На них представители местных интересов обозначили свои позиции по маршруту будущей дороги, но дальнейшее обсуждение вновь было отложено. Необходимо отметить, что вследствие мировой войны и связанных с ней экономических проблем стоимость строительства линии Белореченская

⁴²⁸ Российский Государственный архив Военно-Морского флота (далее РГАВМФ). Ф.418. Оп.1. Д.2836. Л.105об.-106; Линия Белореченская-Грачи. Экономическая записка / Армавир-Туапсинская железная дорога. – Пг., 1916. С.1-2; Верблюнер А.И. Транзитные пути Кубанского края // Известия совета обследования и изучения Кубанского края. Екатеринодар, 1919. С.91-97.

⁴²⁹ Коммерсант – М., 1913. № 1131; Русский Инвалид – СПб., 1913. № 157.

⁴³⁰ АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.60. Л.108об.

⁴³¹ Там же. Д.268. Л.62об.; Бычков Г.Н. Нереализованные проекты акционерного общества Армавир-Туапсинской железной дороги // Вестник Адыгейского государственного университета. Сер.: Регионоведение: философия, история, социология, юриспруденция, политология, культурология. Вып. 3 (344). Майкоп, 2024. С. 28-37.

– Тихорецкая – Грачи в начале 1916 г., по приблизительным оценкам, составляла уже более 49 млн. руб.⁴³²

Для утверждения проекта весной 1917 г. МПС распорядилось произвести окончательные изыскания. В процессе их проведения учли пожелания представителей администраций населенных пунктов, через которые должна была пройти железная дорога. Это повлияло на протяженность магистрали, которая вместе с шестью ветвями к узловым станциям и пристани на реке Дон в станице Константиновской увеличилась до 466 верст⁴³³.

Все исследования проводились под руководством главного инженера АТЖД Г.Г. Шахбудагова и его помощника А.В. Склярова, и контролировались правительственным инспектором от МПС Э.Э. Глезером⁴³⁴. Осенью они завершились, но революционные события октября 1917 г. помешали оформлению концессионного соглашения в установленном законом порядке.

Несмотря на стремительно развивающийся экономический и политический кризис в стране, а также начавшуюся Гражданскую войну, руководство АТЖД не отказалось от идеи сооружения железнодорожной линии Белореченская – Тихорецкая – Грачи, стоимость которой весной 1918 г. уже превышала 200 млн. руб.⁴³⁵ Для получения разрешения на ее строительство осенью 1918 г. правление дороги обратилось в правительственные инстанции Дона и Кубани.

13 декабря 1918 г. Кубанское краевое правительство изучило поступившее ходатайство и приняло решение предоставить обществу АТЖД право на постройку железнодорожной линии в пределах Кубанского края. Также оно разрешило заготовку необходимых материалов и отчуждение

⁴³² АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.268. Л.63.

⁴³³ Там же. Оп.1. Д.345. Л.72.

⁴³⁴ Там же. Д.162. Л.28,77; Список личного состава Министерства путей сообщения. Центральные и местные учреждения. Пг., 1916. С.507.

⁴³⁵ АОАА. Ф.51. Оп.1. Д.345. Л.71.

земли по общегосударственным законам, но только после утверждения законодательной Радой дополнения к уставу⁴³⁶.

В Ростове-на-Дону специальная комиссия при Донском ведомстве путей сообщения 22 декабря 1918 г. рассмотрела поданное заявление и постановила: «Признавая постройку линии Тихорецкая – Грачи несомненно желательной для местного края, но имея в виду невозможность в настоящее время определить стоимость сооружений указанной линии и ее доходность, а равным образом и отсутствие необходимых материалов для ее сооружений, ходатайство о выдаче концессии на постройку железнодорожной линии Тихорецкая – Грачи, ввиду несвоевременности, отклонить»⁴³⁷.

В ожидании утверждения дополнения к уставу кубанским правительством технический отдел под руководством главного инженера Г.Г. Шахбудагова подготовил и 2 марта 1919 г. предоставил в правление АТЖД программу работ по сооружению железнодорожной линии Белореченская – Тихорецкая⁴³⁸. Однако в итоге дополнение к уставу дороги так и не было утверждено Кубанской законодательной радой, что лишило акционерное общество юридических оснований для запуска процесса формирования строительного капитала и производства прочих подготовительных работ⁴³⁹.

Таким образом, можно заключить, что сооружение железнодорожной линии Белореченская – Тихорецкая – Грачи должно было оказать существенное воздействие на развитие всей транспортной системы юга страны. Ввод этой магистрали в эксплуатацию, несомненно, положительным образом отразился бы на предпринимательской активности и экономике нескольких регионов в целом. Но вступление в 1914 г. Российской империи в мировую войну и последовавшие за этим негативные социально-экономические события не позволили обществу АТЖД своевременно

⁴³⁶ АОАА. Ф.51. Оп.1. Д.345. Л.142-143; Протоколы заседаний Кубанского краевого правительства: 1917-1920 / Сборник документов в 4-х томах / под редакцией А.А. Зайцева. – Т.П. Краснодар, 2008. С.44-45.

⁴³⁷ АОАА. Ф.51. Оп.1. Д.277. Л.136-136об.

⁴³⁸ Там же. Оп.2. Д.330. Л.42.

⁴³⁹ Доклады правления общества очередному общему собранию акционеров, состоявшемуся 17 июля 1919 г. и протокол собрания / Армавир-Туапсинская железная дорога. Екатеринодар-Армавир, 1919. С.54-58.

получить концессию на строительство этой линии. Несмотря на все усилия, предпринимаемые руководством дороги, реализовать данный проект не удалось, и он остался только на бумаге.

Как отмечалось выше, 28 мая 1912 г. правительством было утверждено первое дополнение к уставу АТЖД. Оно закрепило за акционерным обществом право на сооружение железной дороги по маршруту: Армавир – Ставрополь – Петровское (Светлоград) – Благодарное (Благодарный) и ветви от Петровского до Дивного, а также на прокладку рельсового пути от действующей станции Курганная до станции Лабинская. Это устранило опасность превращения АТЖД в подъездной путь линии Ростов-на-Дону – Владикавказ, принадлежащей обществу ВлкЖД, а также создало предпосылки для дальнейшего развития железнодорожной сети молодого транспортного предприятия на восток, в направлении Нижней Волги и Прикаспия.

За процессом заключения этого концессионного соглашения внимательно следили представители Астраханской городской думы. В 1912 г. они инициировали создание специальной комиссии, перед которой ставилась задача изучить возможность продления Дивненской ветви АТЖД до Астрахани и соединения ее с ВлкЖД в районе станции Торговая Царицынской линии. Для этих целей городская администрация выделила средства, на которые организовали и провели подробное хозяйственно-экономическое исследование районов, примыкающих к маршруту будущей дороги. Руководил ими опытный специалист в области земской статистики Лев Карлович Чермак. По результатам его работы в Санкт-Петербурге была опубликована брошюра, в которой автор подробно проанализировал разнообразные статистические сведения, что позволило ему определить перспективы экономического развития прилегающих территорий при строительстве этой железнодорожной магистрали, а также доказать

безубыточность ее эксплуатации⁴⁴⁰. С полученными данными от проведенного исследования представители Астраханского городского управления обратились в правление АТЖД с ходатайством. В нем они просили рассмотреть возможность продления Дивненской ветви до Астрахани и прокладки рельсового пути от селения Дивного до станции Торговая Царицынской линии ВлкЖД⁴⁴¹.

Руководство акционерного общества совместно с техническим и коммерческим отделами изучило поступившее обращение и признало его финансово перспективным. При этом было отдельно отмечено, что номенклатуру главных грузов, состоящую из зерна, древесины, нефти, а также продуктов ее переработки, можно пополнить охлажденным свежим мясом и рыбой при условии включения в товарные составы специально оборудованных вагонов-ледников и при устройстве на узловых станциях погребов с запасами льда⁴⁴². Здесь уместно подчеркнуть, что при реализации этого проекта АТЖД становилась транзитной магистралью, связывающей надежным и современным видом транспорта Астрахань с Черноморским побережьем и коммерческими портами в Туапсе и Новороссийске.

В 1913 г. общество АТЖД получило от профильных министерств разрешение на организацию и проведение всех необходимых изысканий проектируемой к постройке железной дороги по маршруту: Астрахань – Дивное – станция Торговая Царицынской линии ВлкЖД⁴⁴³. Руководил исследованиями главный инженер Г.Г. Шахбудагов, а его деятельность курировал правительственный инспектор С.Ц. Бачижмальский⁴⁴⁴.

В кратчайшие сроки вся технико-экономическая документация была подготовлена, и в начале 1914 г. ее передали в МПС для рассмотрения и дальнейшего согласования.

⁴⁴⁰ Лебедев Б. Н. Район дороги Астрахань-Торговая в экономическом отношении и ее вероятный грузооборот. СПб., 1913. С.60-62.

⁴⁴¹ АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.60. Л.108об-109.

⁴⁴² Отклики Кавказа – Армавир, 1914. № 125.

⁴⁴³ Отклики Кавказа – Армавир, 1913. № 61.

⁴⁴⁴ АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.75. Л.213.

Согласно представленному проекту протяженность главного пути линии Дивное – Астрахань составляла 355 верст⁴⁴⁵, а ветви Маныч – Торговая – 182 версты⁴⁴⁶. Общая сметная стоимость сооружения железной дороги с приобретением подвижного состава и постройкой на правом берегу Волги пристани с механическими устройствами для перевалки грузов определялась в 36,7 млн. руб.⁴⁴⁷ Однако дальнейшему обсуждению дела по существу и заключению концессионного соглашения помешали обстоятельства, вызванные вступлением Российской империи в мировую войну. Вследствие этого, рассмотрение проекта отложили на неопределенное время.

В марте 1916 г. от члена Государственной Думы С.Н. Франгулова правление АТЖД получило сведения, что вследствие множественных ходатайств и длительной переписки городской администрации Астрахани с различными правительственными инстанциями дело сдвинулось с мертвой точки. По данным, которыми он располагал, можно было судить, что в ближайшее время специальная Межведомственная комиссия приступит к рассмотрению вопроса постройки Астраханской линии. В связи с тем, что расценки на материалы и оплату труда, указанные в сметах 1914 г., претерпели значительные изменения, правление АТЖД поручило главному инженеру Г.Г. Шахбудагову произвести полный перерасчет проекта⁴⁴⁸. После его проведения стоимость увеличилась с 36,7 до 49,7 млн. руб.⁴⁴⁹

Однако ожидания не оправдались, и рассмотрение дела вновь было отложено. Октябрьская революция 1917 г., а затем и начавшаяся Гражданская война положили конец последним надеждам на возможность в ближайшее время организовать строительство железнодорожной линии до Астрахани.

⁴⁴⁵ Изыскания железнодорожной линии Дивное – Астрахань. Расценочная ведомость / Армавир-Туапсинская железная дорога. СПб., 1914. С.1.

⁴⁴⁶ Изыскания железнодорожной линии Торговое – Маныч. Дивное - Астрахань. Расценочная ведомость / Армавир-Туапсинская железная дорога. СПб., 1914. С.1.

⁴⁴⁷ АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.60. Л.109.

⁴⁴⁸ Там же. Оп.1. Д.211. Л.152.

⁴⁴⁹ Там же. Оп.2. Д.108. Л.173.

Таким образом, можно утверждать, что этот проект мог сыграть важную роль в процессе модернизации транспортных коммуникаций юга России, но по ряду объективных причин, вызванных социально-экономической и политической нестабильностью в стране, реализовать его не удалось.

Инженеры технического отдела АТЖД, разрабатывая планы по строительству упомянутых выше транзитных магистралей межрегионального сообщения, параллельно работали и над проектами железных дорог малой протяженности, основной задачей которых являлось увеличение грузопотока на основной линии Армавир – Туапсе. Одной из самых перспективных была Отрадненская ветвь, маршрут которой естественным образом продолжал эксплуатируемый с июня 1913 г. участок Курганная – Лабинская. При ее проектировании планировалось, что дорога пройдет через несколько крупных станций Кубанской области и будет обслуживать богатые товарным зерном районы с численностью населения около 136 тыс. чел. В соответствии с разработанной технической документацией ее протяженность составляла 77 верст, а стоимость сооружения с приобретением всего необходимого подвижного состава определялась в 4,3 млн. руб.⁴⁵⁰

Весной 1913 г. инженеры акционерного общества завершили все работы по проектированию железнодорожной ветви Лабинская – Отрадная, и уже 6 июня правление АТЖД направило соответствующее обращение в МПС для получения концессии на ее сооружение. Однако в министерстве решение данного вопроса отложили. В первую очередь это было связано с поступившим ходатайством местных предпринимателей С.И. Болтенкова, А.М. Лысенко, А.Н. Роккеля, М.А. Тарасова, В.Ф. Федорова об учреждении акционерного общества Северо-Кавказской железной дороги (далее СКЖД). Целью создаваемого предприятия являлись строительство и последующая эксплуатация железнодорожной линии по маршруту: Армавир – Отрадная –

⁴⁵⁰ Экономическая записка к проекту ветви Армавир-Туапсинской железной дороги от станции Лабинской до станции Отрадной / Армавир-Туапсинская железная дорога. СПб., 1913 С.1.

Старое Жилище с ветвями к станциям Кардоникской и Упорной, протяженностью 111 верст⁴⁵¹.

Ввиду того, что проекты, представленные обществами АТЖД и СКЖД, предусматривали обслуживание одного и того же района Закубанья, их рассмотрение межведомственная комиссия объединила. Нужно также отметить, что в ее работе принимали участие и представители правления ВлкЖД⁴⁵², которые выступили с аналогичным предложением по строительству железнодорожной ветви от Армавира к станциям Отрадной и Упорной. Однако вследствие начавшейся в 1914 г. Первой мировой войны дальнейшее обсуждение вопроса о концессионном соглашении было приостановлено.

Свою работу межведомственная комиссия возобновила только в 1916 г. Ее комитет внимательно изучил техническую и экономическую документации представленных проектов, заслушал доклады и предложения претендующих на право строительства сторон, учел мнения и суждения представителей местного населения и станичных администраций и постановил передать сооружение железнодорожной линии Армавир – Отрадная – Старое Жилище с ветвями к станциям Кардоникской и Упорной вновь образуемому обществу СКЖД⁴⁵³.

В связи с провалом в получении концессии на строительство железной дороги Лабинская – Отрадная руководство АТЖД решило незамедлительно начать работы по проведению изысканий альтернативных маршрутов. В частности, речь шла о направлениях Майкоп – Даховская и Лабинская – Псебай. Здесь необходимо пояснить, что конечный пункт последней из указанных ветвей в изучаемый период официально именовался станицей Псебайской, но в документальных источниках данное название фигурирует в

⁴⁵¹ Пояснительная записка к проекту Северо-Кавказской железной дороги от станции Армавир Владикавказской железной дороги до станицы Удобной с приложением расценочной ведомости. М., 1913. С.11.

⁴⁵² Государственный архив Ростовской области (далее ГАРО). Ф.26. Оп.5. Д.1771. Л.1-1об.

⁴⁵³ АООА. Ф.51. Оп.2. Д.268. Л.14-14об; Кубанские областные ведомости – Екатеринодар, 1916. № 70.

краткой форме. В связи с этим мы посчитали возможным использовать оба ойконима⁴⁵⁴.

Предварительное обследование районов, примыкающих к проектируемым трассам, показало наличие благоприятных климатических условий для развития курортов и организации лечебных центров. Значительную роль в этом могли сыграть расположенные в окрестностях Псебая и станицы Севастопольской источники минеральной воды. В то же время в верхнем течении рек Белой и Лабы имелось несколько разведанных залежей каменного угля, железных и марганцевых руд, алебастра и асбеста⁴⁵⁵. Вследствие этого весной 1917 г. правление АТЖД параллельно с изысканиями наилучших маршрутов для будущей дороги организовало и геологические исследования местности. Для их проведения был приглашен член Государственного геологического комитета Н.И. Андрусов, который возглавил четыре партии геологов⁴⁵⁶. Основной их целью являлось точное определение запасов природных ископаемых в районах проектируемых ветвей. Полученные сведения подтвердили экономическую целесообразность строительства железной дороги.

Летом 1917 г. изыскания на маршрутах Майкоп – Даховская и Лабинская – Псебайская завершились. Сразу после этого началась подготовка проектной документации для окончательного согласования и предоставления ее в МПС. В соответствии с ней общая протяженность двух ветвей составляла 118 верст⁴⁵⁷, а расходы на их постройку были приблизительно определены в 12 млн. руб.⁴⁵⁸

Одновременно с проведением геологических изысканий правление АТЖД возбудило перед правительством вопрос о внесении в свой устав

⁴⁵⁴ Бычков Г.Н. Нереализованные проекты акционерного общества Армавир-Туапсинской железной дороги // Вестник Адыгейского государственного университета. Сер.: Регионоведение: философия, история, социология, юриспруденция, политология, культурология. Вып. 3 (344). Майкоп, 2024. С. 28-37.

⁴⁵⁵ Ланко С. Железнодорожное и шоссейное строительство в Кубанской области и Черноморской губернии // Известия совета обследования и изучения Кубанского края. Екатеринодар, 1918. С.149-165.

⁴⁵⁶ АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.268. Л.106.

⁴⁵⁷ Там же. Оп.1. Д.345. Л.199.

⁴⁵⁸ Там же. Оп.2. Д.268. Л.102.

дополнения, которое разрешало акционерному обществу организацию и ведение непрофильных видов экономической деятельности. Речь, в первую очередь, шла об устройстве курортно-лечебных учреждений, разработке месторождений полезных ископаемых и эксплуатации лесных угодий. Это, с одной стороны, увеличивало грузопассажирские перевозки на Даховской и Псебайской ветвях, а с другой – ускоряло освоение природных богатств нагорной полосы Кубанской области и активизировало развитие смежных отраслей добывающей промышленности края.

Однако Октябрьская революция 1917 г. и последующие события не позволили центральной российской власти внести эти изменения в устав общества. Несмотря на это, руководство дороги не перестало прилагать усилия для получения разрешения на ведение непрофильной экономической деятельности. После длительной переписки и множества ходатайств Кубанское краевое правительство 21 мая 1919 г. утвердило соответствующее дополнение к уставу АТЖД⁴⁵⁹. Но время было упущено, и это решение никакого влияния на развитие экономики края не оказало.

Революционные события также не позволили в 1917 г. заключить концессионное соглашение на строительство и последующую эксплуатацию железнодорожных ветвей Лабинская – Псебай и Майкоп – Даховская. Новую попытку добиться права на их сооружение руководство акционерного общества предприняло 23 августа 1918 г., направив соответствующее ходатайство в ведомство путей сообщения при Кубанском краевом правительстве⁴⁶⁰.

Изучив поступившее обращение, специальная Межведомственная комиссия постановила: «Считать постройку железнодорожных линий Псебайской..., Даховской... своевременной и целесообразной и предоставить постройку этих линий о-ву Армавир-Туапсинской жел. дор. с соответствующим дополнением Устава Общества»⁴⁶¹.

⁴⁵⁹ АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.350. Л.67.

⁴⁶⁰ Доклады правления общества очередному общему собранию акционеров, состоявшемуся 17 июля 1919 г. и протокол собрания / Армавир-Туапсинская железная дорога. Екатеринодар-Армавир, 1919. С.37.

⁴⁶¹ АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.268. Л.146.

На очередном заседании Кубанского краевого правительства по вопросам постройки новых железных дорог, состоявшемся 13 декабря 1918 г., было выработано решение: «Предоставить право постройки линий... обществу Армавир-Туапсинской ж. д... от ст. Лабинская до ст. Псебайской, от ст. Майкоп до ст. Даховской... поручить Ведомству путей сообщения разработать и утвердить технические условия постройки этих линий, утвердить расценочную ведомость линий по предварительной проверке ее Краевым Контролем, дать разрешение на приступ к работам и иметь тщательный надзор за производством работ... Разрешить: ...о-ву Армавир-Туапсинской ж.д. принудительное отчуждение земли, необходимой для постройки линий Майкоп – Даховская, Лабинская – Псебайская...»⁴⁶².

В ожидании утверждения законодательной радой юридической документации главный инженер Г.Г. Шахбудагов подготовил и 2 марта 1919 г. предоставил в правление АТЖД подробную программу работ по сооружению Псебайской и Даховской железнодорожных ветвей⁴⁶³. Однако Кубанское краевое правительство дополнение к уставу не утвердило. Вследствие этого строительные работы в 1919 г. не производились.

22 апреля 1919 г. межведомственная комиссия в ходе очередного заседания обсуждала планы по развитию путей сообщения на территории Кубанской области. В числе прочих вопросов рассматривались и проекты по сооружению ветвей Курганная – Некрасовская, Пшехский разъезд – Самурская и Белореченская – Екатеринодар. Членами правительства было отмечено важное социальное и экономическое значение этих маршрутов, а комиссия постановила передать права на их постройку акционерному обществу АТЖД⁴⁶⁴.

Следует подчеркнуть, что только на линии Курганная – Некрасовская были проведены все необходимые изыскания, которые позволяли в кратчайшие сроки приступить к ее строительству. Ветви же Белореченская – Екатеринодар и Пшехский – Самурская требовали дополнительного

⁴⁶² Там же. Оп.1. Д.345. Л.143; Протоколы заседаний Кубанского краевого правительства: 1917-1920 / Сборник документов в 4-х томах / под редакцией А.А. Зайцева. – Т.II. Краснодар, 2008. С.44-45.

⁴⁶³ АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.330. Л.42.

⁴⁶⁴ Протоколы заседаний Кубанского краевого правительства: 1917-1920 / Сборник документов в 4-х томах / под редакцией А.А. Зайцева. – Т.II. Краснодар, 2008. С.179.

всестороннего исследования и подготовки различного рода технико-экономической документации, что не позволяло в ближайшее время приступить к их сооружению.

Таким образом, на основании представленных выше материалов можно сделать несколько выводов. Во-первых, правление и инженеры технического отдела АТЖД в течение всего периода существования акционерного общества как юридического лица осуществляли активную работу, направленную на развитие собственной железнодорожной сети и ее инфраструктуры. Во-вторых, первостепенной целью для молодого транспортного предприятия являлась реализация проектов, которые могли превратить его в транзитную межрегиональную магистраль с основным грузопотоком в Туапсинский коммерческий порт. В-третьих, все процедуры, касающиеся получения концессий, осуществлялись в условиях прозрачной конкурентной борьбы. Это создавало возможность наилучшим образом удовлетворить потребности местной промышленности и сформировать фундамент для ее дальнейшего развития. В-четвертых, ряд неблагоприятных факторов, такие как нехватка строительных материалов, квалифицированной рабочей силы и специалистов, а также инфляционные тенденции, появившиеся после начала Первой мировой войны и событий 1917–1920 гг., существенно повлияли на создание условий, в которых выполнение всех ранее разработанных проектов АТЖД оказалось невозможным.

В заключение необходимо отметить, что намеченные к постройке в начале XX в. железнодорожные линии, которые должны были установить прямое сообщение между Майкопом и Екатеринодаром, а также Астраханью и Туапсе, на наш взгляд, остаются актуальными и в XXI в. Исходя из этого, можно сказать, что материалы, представленные в данном исследовании, имеют очевидную практическую значимость и могут быть интересны для современных специалистов, разрабатывающих проекты, направленные на развитие транспортной инфраструктуры юга России.

3.3. Роль Армавир-Туапсинской железной дороги в хозяйственной и социально-экономической жизни региона

Железнодорожное сообщение играет ключевую роль в транспортной системе России и сегодня. Оно обеспечивает целостность и обороноспособность государства и тем самым способствует национальной безопасности страны. Разветвленная сеть железных дорог также создает условия для специализированного развития регионов и оказывает благоприятное воздействие на формирование единого хозяйственно-экономического пространства. Строительство в начале XX в. АТЖД является ярким примером разноаспектного влияния транспортных коммуникаций на жизнь Северного Кавказа и в особенности на районы Закубанья. Оно способствовало активизации коммерческой деятельности предпринимателей, а после ввода дороги в эксплуатацию и присоединения ее к общероссийской железнодорожной сети ускорило модернизационные процессы в регионе.

Учреждение 17 июля 1908 г. акционерного общества АТЖД и последовавшее позже строительство оказало комплексное воздействие на социально-экономические преобразования в населенных пунктах, располагавшихся в непосредственной близости к линии, и на жизнедеятельность местного населения. Руководство АТЖД понимало, что неотъемлемым условием успешной работы транспортного предприятия является не только расширение собственной железнодорожной сети и получение прибыли, но и создание сопутствующей инфраструктуры. Именно поэтому еще до начала строительства на прилегающих ко всем станциям территориях наравне с техническими сооружениями и пассажирскими зданиями проектировались объекты социального назначения. Постройка жилья для рабочих и прочих путевых сооружений осуществлялась с учетом общего хода строительства и во многом зависела от местных особенностей. Также необходимо отметить, что возведение новой социально-бытовой и транспортной инфраструктуры продолжалось на протяжении всего периода

существования акционерного общества. Но на интенсивность этого процесса значительное влияние оказывали внешние объективные факторы.

Перед началом строительных работ специальные агенты АТЖД на основании общегосударственных законов приступили к отчуждению земель под будущую магистраль, выплачивая собственникам ее рыночную стоимость. Здесь уместно отметить, что некоторые закубанские поселения, через юрты которых должна была пройти железнодорожная линия, передавали ее безвозмездно или в обмен на акции общества⁴⁶⁵. Таким образом, население вовлекалось в финансовые операции с ценными бумагами, и многие его представители становились совладельцами транспортного предприятия.

На начальной стадии строительства местность будущей трассы расчищали и по необходимости производили мелиорационные работы, в горной части вырубался лес. Данные мероприятия сопровождалась прокладкой гужевых дорог, предназначенных для снабжения рабочих материалами, инструментами и провизией. Основными поставщиками предметов первой необходимости являлись местные жители. Это значительно скорректировало структуру занятости населения и способствовало росту его численности. Также для нужд АТЖД было организовано 8 балластных карьеров, которые после окончания строительства полностью покрывали потребности близлежащих населенных пунктов в песке и камне.

Территория Закубанья изобиловала водными преградами, и для их преодоления на линии Армавир – Туапсе с ветвями к Майкопу и станции Лабинской было построено 168 каменных и бетонных водопропускных труб, 18 больших и 194 малых моста. Общая протяженность этих искусственных сооружений составила более 3141 сажени (6700 метров)⁴⁶⁶. Необходимо подчеркнуть, что некоторые из них во время половодья обеспечивали

⁴⁶⁵ АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.36. Л.6/н; Майкопская газета – Майкоп, 1910. № 1,17.

⁴⁶⁶ Там же. Д.270. Л.6/н.

надежную связь между соседними поселениями, являясь единственными переправами. Для снабжения станций питьевой водой, а вместе с тем и местных жителей, строителями было проложено 11312 сажень (24135 метров) водопроводных труб⁴⁶⁷. Одновременно с полотном главной линии устраивались вспомогательные пути, которые позже включались в станционную инфраструктуру, увеличивая пропускную способность дороги. Стоит добавить, что в горной части трассы Армавир – Туапсе было пробито 6 тоннелей общей протяженностью 4,666 версты (4 977 метров). Однако для населения доступ к ним ограничивался в целях обеспечения безопасного движения составов.

Главная материальная база акционерного общества АТЖД располагалась на собственной станции в Армавире. На нее по Владикавказской железной дороге поступали рельсы и скрепления, стрелочные переводы, провода и оборудование для телеграфной связи, различные узлы и агрегаты для водоснабжения и многое другое⁴⁶⁸. По мере необходимости инвентарь и механизмы отправлялись на сооружаемые участки дороги. Следует отметить, что на первоначальном этапе строительства это производилось исключительно гужевым транспортом. Но после получения от Коломенского машиностроительного завода первых паровозов для подвозки стройматериалов стали применяться локомотивы, а укладка рельсового пути с этого момента выполнялась только с их использованием.

Для организации главной материальной базы в Армавире правлению АТЖД потребовалось привлечь на службу множество специалистов, основная масса которых была нанята в Санкт-Петербурге. Их появление повлияло на состав населения и структуру занятости, а также всесторонне простимулировало экономическую активность в Армавире и его окрестностях.

⁴⁶⁷ Там же. Л.б/н.

⁴⁶⁸ Отклики Кавказа – Армавир, 1910. № 132,247; Там же. 1911. №40.

Эти изменения достаточно точно отражены в газете Приазовский край: «Растет и ширится Армавир положительно, без преувеличения, со сказочной быстротой. Интенсивное развитие торговли и промышленности, открытие новых промышленных заведений, банков, постройка Армавир-Туапсинской железной дороги вызвали огромный приток в Армавир пришлого населения... Вследствие такого быстрого притока, естественно, явился большой спрос на квартиры, цена на которые моментально сделала невероятный скачек вверх... Спрос на квартиры вызвал усиленное домостроительство». Также автор данной статьи указывает, что в строящиеся дома подводят центральной водопровод и электричество⁴⁶⁹.

Вторым по значимости для АТЖД являлся склад в Туапсе. Доставка большей части строительных материалов и всего оборудования, предназначавшегося для возведения волноломов, пристаней и прочих защитных сооружений нового коммерческого порта, осуществлялась морем. До строительства собственных причалов прием поступающих грузов производился сотрудниками общества в казенном порту-убежище. Колоссальные объемы работ для сооружения портовых устройств потребовали привлечения специалистов и большого числа разнорабочих. Вследствие этого в Туапсе начала ощущаться нехватка жилья, а цены на его аренду значительно выросли⁴⁷⁰. Все это раз и навсегда изменило привычную, неспешную местную жизнь.

Следует также отметить, что строящаяся железнодорожная магистраль требовала гигантских объемов древесины, из которой изготовлялись шпалы, столбы для телеграфной связи, строительные леса, опалубка и многое другое. Ввиду этого, в нагорной полосе Кубанской области и Черноморской губернии в непосредственной близости к железнодорожной линии начинают создаваться и активно развиваться лесозаготавливающие предприятия.

⁴⁶⁹ Приазовский край – Ростов н/Д, 1911. № 200.

⁴⁷⁰ Майкопская газета – Майкоп, 1910. № 12.

Регулярная смена шпал и полное отсутствие в степной зоне Кубанской области и Ставропольской губернии собственных лесных массивов гарантировали предпринимателям постоянный и высокий спрос на пиломатериалы. Это, в свою очередь, обеспечивало АТЖД стабильные и всесезонные объемы перевозок древесины до потребителей. Развитие лесозаготовливающей и перерабатывающей промышленности положительно повлияло на хозяйственную деятельность и экономическую активность в Кубанской области, Ставропольской и Черноморской губерниях. Одновременно с ростом лесозаготовок шел постепенный процесс заселения ранее практически безлюдной нагорной полосы.

Неотъемлемыми и важными объектами железнодорожной инфраструктуры являются станции и остановочные пункты на разъездах. На этапе проектирования железнодорожной линии их местоположение определялось исходя из множества факторов, таких как рельеф местности, наличие подходящих источников воды для паровозов и многих других. Но главным, конечно, был экономический. Для выбора наилучшего маршрута дороги и расположения на нем станций специалистами проводились разносторонние экономические изыскания. Они включали в себя детальный анализ количества и плотности населения, структуры почвы и пригодности ее к возделыванию, наличия запасов природных ископаемых. Также обобщались данные о количестве товарной продукции, которая могла быть произведена в ближайших районах ближайших районов. Оценка производилась на основе статистических сведений за несколько лет. Таким образом, выявлялась динамика происходивших изменений, что позволяло достаточно точно прогнозировать будущие объемы железнодорожных перевозок. Здесь следует подчеркнуть, что в определении расположения станций не последнюю роль играли держатели крупных пакетов акций общества АТЖД и местное население⁴⁷¹.

⁴⁷¹ АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.11. Л.3-5; Отклики Кавказа – Армавир, 1909. № 15,55,56; Там же, 1910. № 107,117.

На линии Армавир – Туапсе с ветвями к Майкопу и станции Лабинской был организован 21 остановочный пункт, в том числе 18 станций и 3 разъезда⁴⁷². Их территория обустраивалась исходя из целей и задач, которые на них возлагались. Но особое значение для АТЖД имели Туапсе, Белореченская и Армавир. На станционной территории помимо жилых домов для служащих дороги, пассажирских зданий, зернохранилищ, товарно-складских устройств, площадок для перевалки грузов также были построены ремонтные мастерские, депо, водонапорные башни, топливные склады, нефтехранилища, помещения для отдыха поездных и кондукторских бригад, больницы, бани и другие важные объекты транспортной инфраструктуры.

Центральное место на каждой станции АТЖД занимало здание вокзала, для приезжих оно играло роль главного фасада и ворот населенного пункта. Именно поэтому его архитектурному облику и качеству отделочных материалов уделялось пристальное внимание. Особенной изящностью отличались пассажирские здания, построенные в Туапсе, Белореченской, Майкопе и Лабинской. Внутри них, кроме билетных касс, размещались залы ожиданий разных классов, газетные киоски, буфеты, камеры хранения и уборные. Все станционные постройки дороги строились в едином архитектурном стиле рационального модерна, и только здание вокзала в Туапсе было решено в формах мавританского зодчества, что только добавляло ему особенного черноморского колорита.

Пристальное внимание уделялось облику и состоянию привокзальных территорий. На них проводились мероприятия по декоративному озеленению. Площади, мостовые и тротуары перед ними замащивались камнем. Во многом благодаря этому, станционные комплексы железнодорожной инфраструктуры становились специфическими центрами притяжения местной общественно-экономической жизни. Здесь уместно добавить, что владельцы крупных капиталов стремились провести рельсовые

⁴⁷² РГИА. Ф.350. Оп.5. Д.34. Л.1-3; Анфимов А.М. Россия 1913. Статистико-документальный справочник. СПб., 1995. С.111.

пути от станционных коммуникаций к своим предприятиям. Так, в 1916 г. в эксплуатации находились ветви, сооруженные за счет частных лиц: к химическому заводу «Маслород» в Армавире, к цементному заводу «Молот» в Туапсе и к лесозаготовительной площадке предпринимателя Николенко на станции Ганжа⁴⁷³. Важно подчеркнуть, что сами эти предприятия возникли во многом благодаря АТЖД.

Также необходимо указать, что строительство рассматриваемой железнодорожной магистрали оказало заметное влияние на микротопонику данного субрегиона. Она обогатилась за счет наименований станций, полустанков, разъездов. Несмотря на то, что в большинстве своем эти названия восходили к ойконимам (станции Гиагинская, Курганная) и оронимам (Гойтх, Индюк), сформировалась группа микротопонимов, призванных увековечить память о лицах, сыгравших важную роль в осуществлении проекта по прокладке железной дороги от Армавира до Туапсе.

В первую очередь нужно сказать о станции Андреедмитриевка. Она была названа в честь Андрея Дмитриевича Переясловского⁴⁷⁴ – выходца из простой казачьей семьи, атамана станицы Родниковской, горячего сторонника строительства этой железнодорожной линии. После учреждения акционерного общества Переясловский стал главным представителем и защитником интересов кубанского казачества в правлении АТЖД, занимая в нем должность одного из директоров⁴⁷⁵.

Следующим объектом, о котором необходимо упомянуть, является станция Кривенковская. В своем названии она увековечила имя первого старосты посада Туапсе Александра Николаевича Кривенко, посвятившего не один десяток лет идее проведения железной дороги в Туапсе с

⁴⁷³ АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.270. Л.6/н.

⁴⁷⁴ Там же. Ф.53. Оп.1. Д.10. Л.1.

⁴⁷⁵ Бычков Г.Н. Андрей Дмитриевич Переясловский – видный деятель в области железнодорожного строительства на Кубани (штрихи к биографии) // Лунинские чтения. Выпуск I: Материалы Всероссийской научно-практической конференции по археологии, локальной истории и музееведению Юга России. Армавир, 2022. С.115-121.

устройством в нем порта. Именно А.Н. Кривенко удалось собрать вокруг этого амбициозного проекта людей, которые смогли воплотить его в жизнь.

Также в ряду мемориальных микротопонимов следует отметить и разъезд Николенково, который с течением времени поменял статус и сейчас является станцией. Название этому остановочному пункту было присвоено в честь Якова Фомича Николенко – крупного местного землевладельца и коммерсанта, финансово поддержавшего создание нового транспортного предприятия. Позже Я.Ф. Николенко стал крупным держателем акций, кандидатом в директора правления акционерного общества⁴⁷⁶.

Таким образом, во многом благодаря трем вышеупомянутым людям проект по строительству АТЖД был реализован, а названия станций, увековечившие их имена, составили особую группу микротопонимов Закубанья. Для обеспечения надежного функционирования дороги на линии Армавир – Туапсе с ветвями к Майкопу и станице Лабинской к 15 февраля 1915 г. было построено 25 барачков, 15 казарм, 25 полуказарм, 64 сторожевых и 42 жилых дома, 7 бань, 8 пассажирских зданий, 21 пакгауз. Общая площадь возведенных строений составила 6 183 квадратные сажени (28146 кв. м.). Помимо этого на дороге действовали 9 зернохранилищ, 3 резервуара для нефтепродуктов и другие важные объекты, обеспечивающие временное хранение перевозимых товаров⁴⁷⁷.

Как указывалось выше, строительство дополнительной полифункциональной инфраструктуры на главной линии и питательных ветвях АТЖД производилось практически безостановочно. Но со второй половины 1914 г. его темпы начали снижаться. Эту тенденцию можно объяснить тем, что многие объекты к этому времени уже были построены. Однако значительное влияние на этот процесс стали оказывать объективные факторы, возникшие в условиях военного времени. К ним следует отнести прекращение коммерческого судоходства, мобилизационные мероприятия,

⁴⁷⁶ Кубанские областные ведомости – Екатеринодар, 1914. № 28.

⁴⁷⁷ АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.270. Л.6/н.

реквизицию лошадей для военных нужд, инфляцию, возникновение дефицита на многие товары и отдельные виды строительных материалов и топлива. Все это существенно снизило экономическую активность в регионе. Но, несмотря на все сложности, руководство акционерного общества АТЖД продолжало разрабатывать проекты по возведению новых зданий различного назначения и расширению складских помещений⁴⁷⁸.

Нужно отметить, что местное население активно участвовало в создании всей железнодорожной инфраструктуры, не только предоставляя услуги гужевых перевозок, поставки провианта, но и в качестве строителей, идя в наем к подрядчикам, с которыми правление дороги заключило контракты на возведение станционных зданий, линейных построек, хозяйственно-бытовых и логистических сооружений. По окончании работ немалая часть из них продолжила службу на линии, но уже для обслуживания ее отдельных участков.

Таким образом, созданная в период строительства транспортная инфраструктура дала мощный импульс для социально-экономического развития территорий, особенно по которым проходила магистраль⁴⁷⁹. После открытия на ней движения она успешно выполняла возложенные на нее функции и гарантировала всесезонную качественную транспортировку грузов и пассажиров. Помимо внутрирегионального воздействия строительство железной дороги Армавир – Туапсе создавало условия для продления рельсовых путей от Туапсе по Черноморскому побережью в Закавказье и от Армавира на восток вглубь Ставропольской губернии.

28 мая 1912 г. правительством утверждается первое дополнение к Уставу АТЖД, в котором закрепляется право на сооружение Благодарненской линии в Ставропольской губернии. В этом же году, 5 августа, император Николай II разрешает учредить акционерное общество Черноморской железной дороги, которое должно было построить рельсовую

⁴⁷⁸ Отклики Кавказа – Армавир, 1916. № 3.

⁴⁷⁹ Майкопская газета – Майкоп, 1910. № 1.

магистраль, соединяющую Закавказье с центральными областями страны дополнительным и более коротким путем.

Таким образом, АТЖД устранила существовавшую транспортную изоляцию Закубанья и Туапсе, ликвидировала в регионе монопольное положение общества ВлЖД и заложила основу для нового этапа развития железнодорожного сообщения на Северном Кавказе. Тем самым открывались широкие перспективы для экономического роста нагорных районов Кубанской области и Черноморской губернии, а также для устойчивого развития Туапсе как торгового порта.

В процессе строительства железнодорожной линии Армавир – Туапсе с ветвями к Майкопу и станции Лабинской было уложено 373 версты рельсового полотна, из которых 274 версты относились к главному пути, а остальные являлись станционными и подъездными. Постоянное повышение уровня технической вооруженности железнодорожного хозяйства общества позволяло удовлетворять растущие потребности в грузоперевозках местной промышленности, а также содействовало ускоренному освоению природных богатств региона. Приведенные в таблице № 2 данные наглядно демонстрируют положительную динамику роста перевозок, что также может свидетельствовать о слаженной работе служб и подразделений транспортного предприятия и эффективном управлении.

Таблица 2.

Данные о количестве перевезенных грузов и пассажиров (1910-1917 гг.).

Отчетный период	Перевезено	
	Пассажиров (чел.)	Грузы и багаж (пуд.)
1910 (4 месяца) ⁴⁸⁰	45 012	1 623 088
1911 ⁴⁸¹	289 687	10 820 161
1912 ⁴⁸²	262 802	16 464 278
1913 ⁴⁸³	355 303	23 245 952
1914 ⁴⁸⁴	410 210	19 738 003
1915 ⁴⁸⁵	609 432	18 535 915
1916 ⁴⁸⁶	1 131 408	23 220 760
1917 ⁴⁸⁷	1 453 620	27 346 612

⁴⁸⁰ АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.191. Л.27.

⁴⁸¹ Там же.

⁴⁸² Там же. Л.12.

⁴⁸³ Там же. Д.36. Л.196-197.

⁴⁸⁴ Там же. Д.266. Л.6/н.

⁴⁸⁵ Там же. Д.270. Л.6/н.

⁴⁸⁶ Там же. Л.6/н.

Открытие регулярного сквозного движения от Армавира до Туапсе превратило АТЖД в транзитную магистраль, связавшую беспересадочным пассажирским и грузовым сообщением центральные области страны с побережьем Черного моря. Вместе с этим происходило включение в единое экономическое пространство Российской империи значительной территории Кубанской области и отдельных районов Черноморской губернии.

Одним из показателей ускоренного развития населенных пунктов, непосредственно прилегающих к дороге, может служить повышение в них предпринимательской активности, что проявлялось в открытии новых торгово-промышленных заведений, ориентированных не только на местный спрос, но и на экспорт. Увеличение возможностей для самореализации выразилось в росте лиц, вовлеченных в коммерческую деятельность. В сознании многих людей начало формироваться представление о ценности собственного труда. На крупных предприятиях и в кустарных мастерских, а также в личных подсобных хозяйствах ширилось внедрение передовых для своего времени технологий, что стимулировало подъем производства и, как следствие, торговых оборотов. Об этом свидетельствует рост грузоперевозок по АТЖД: если за 1911 г. по ней было перевезено 10 820 161 пудов, то в 1912 г. – 16 464 278, а в 1913 г. – 23 245 952.

Одновременно с вышеперечисленными процессами росла мобильность населения, увеличивалась численность жителей населенных пунктов, расположенных рядом с линиями АТЖД, в том числе и за счет служащих дороги. Так, например, в Армавире с 1910 по 1914 гг. оно увеличилось с 44,4 тыс. до 57,4 тыс. чел.⁴⁸⁸, в Майкопе за тот же период – с 44,1 тыс. до 54,4 тыс. чел.⁴⁸⁹, а в Туапсе – с 10,3 тыс. до 16,1 тыс. чел.⁴⁹⁰

⁴⁸⁷ АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.350. Л.49об.

⁴⁸⁸ Ктиторов С.Н. История Армавира (досоветский период: 1839–1918 гг.). Армавир, 2002. С.103.

⁴⁸⁹ Кубанский календарь на 1911 год – Екатеринодар, 1911. С.312; Кубанский календарь на 1915 год. Екатеринодар, 1915. С.496.

⁴⁹⁰ Города России в 1910 году. СПб., 1914. С.889; Кавказский календарь на 1915 год (LX г.). Тифлис, 1914. С.253.

Анализ материалов Кубанского областного статистического комитета, представленных на страницах «Кубанских календарей» демонстрирует, что в 1910–1914 гг. население станицы Курганной выросло с 13,9 тыс. до 15,6 тыс. чел.⁴⁹¹, Дондуковской – с 9,2 тыс. до 12,1 тыс. чел.⁴⁹², Белореченской – с 14,6 тыс. до 19,6 тыс. чел.⁴⁹³

Строительство и эксплуатация железнодорожной магистрали акционерным обществом АТЖД способствовало развитию кредитно-финансовой сферы, без чего невозможно было расширение торговли и становление промышленности. В это время в станицах повсеместно организуются общества взаимного кредита. Так же с деятельностью АТЖД тесно связано возникновение первого и единственного в регионе собственного Северо-Кавказского коммерческого банка, открытого в июле 1912 г. в Армавире. Он в первую очередь

Транспортное предприятие оказало влияние не только на экономику региона, но и на развитие врачебного дела и оказания медицинской помощи в крае. В начале июня 1910 г. в районах пролегания железнодорожной линии Армавир – Белореченская возникли очаги острого кишечного инфекционного заболевания – холеры. Для локализации ее распространения строительное управление дороги приняло самые энергичные карантинные меры. В кратчайшие сроки были построены и оборудованы бараки для больных, приобретены лекарственные препараты и дезинфицирующие средства, привлечен дополнительный медицинский персонал⁴⁹⁴. Только благодаря своевременным санитарным мероприятиям инфекционное заболевание удалось локализовать, и уже во второй половине сентября заражения прекратились, а в октябре все эпидемиологические ограничения были сняты.

⁴⁹¹ Кубанский календарь на 1911 год. Екатеринодар, 1911. С.306; Кубанский календарь на 1915 год. Екатеринодар, 1915. С.488.

⁴⁹² Кубанский календарь на 1911 год. Екатеринодар, 1911. С.292; Кубанский календарь на 1915 год. Екатеринодар, 1915. С.462.

⁴⁹³ Кубанский календарь на 1911 год. Екатеринодар, 1911. С.280; Кубанский календарь на 1915 год. Екатеринодар, 1915. С.448.

⁴⁹⁴ Отклики Кавказа – Армавир, 1910. № 264,206.

Во время Первой мировой войны общество АТЖД активно участвовало в организации медицинской помощи раненым. Так, в Армавире 16 октября 1914 г. в помещении Управления движением состоялось заседание всех врачей города. На нем приняли решение открыть курсы по подготовке сестер милосердия для ухода за ранеными солдатами и офицерами, поступающими на лечение в Армавир⁴⁹⁵.

Также в рассматриваемый период служащие дороги регулярно принимали участие в благотворительных сборах для нужд действующей армии⁴⁹⁶. Свой вклад в это благородное дело внесли и простые рабочие Армавирского депо, передавшие в декабре 1914 г. свой дневной заработок на пошив теплого белья для солдат⁴⁹⁷.

С 1915 г. на станциях АТЖД начали организовываться приемные покои⁴⁹⁸, а в Туапсе, Белореченской и Армавире – лазареты, которые продолжали действовать вплоть до окончания Гражданской войны. Их работа имела большое значение в оказании помощи лицам, пострадавшим от военных действий⁴⁹⁹. Здесь уместно добавить, что осенью 1919 г. правление дороги предоставило в безвозмездное пользование складские помещения в Туапсе для нужд Российского общества Красного Креста, которое открыло на Черноморском побережье госпитали для больных и раненых чинов Добровольческой армии⁵⁰⁰.

Общество АТЖД внесло определенный вклад и в развитие образования и культуры края. Оно за собственные средства открыло и содержало школы на станциях Андрее-Дмитриевская (10 сентября 1915 г.)⁵⁰¹ и Гойтх (1 октября 1919 г.)⁵⁰², а также начальное училище в станице Белореченской (1 октября 1917 г.)⁵⁰³.

⁴⁹⁵ Отклики Кавказа – Армавир, 1914. № 233.

⁴⁹⁶ Там же, 1915. № 92; Там же, 1916 № 256.

⁴⁹⁷ Там же, 1914. № 279.

⁴⁹⁸ АОАА. Ф.51. Оп.1. Д.263.Л.17,75,80.

⁴⁹⁹ Там же. Оп.2. Д.190.Л.5,6,9,11,27,27об.

⁵⁰⁰ АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.339. Л.69.

⁵⁰¹ Там же. Д.270. Л.6/н.

⁵⁰² Там же. Д.339. Л.95.

⁵⁰³ Там же. Д.286. Л.81.

Кроме этого, с 1911 г. правление дороги регулярно оказывало финансовую поддержку различным учебным заведениям⁵⁰⁴. В то же время проводилась и просветительская работа с учащимися. Организовывались экскурсии в депо, где молодежь могла ознакомиться с устройством и работой современной паровозной техники⁵⁰⁵.

В 1913 г. ВлкЖД переняла опыт железнодорожных компаний Соединенных Штатов Америки и организовала первый в России агрономический поезд⁵⁰⁶. Это была подвижная сельскохозяйственная школа, совмещенная с выставкой-ярмаркой. Во время длительных стоянок на станциях в специально оборудованных вагонах читались лекции, демонстрировалась новая техника, продавались удобрения, семена и учебная литература. По линии АТЖД этот состав проследовал всего два раза: осенью 1916 г. и весной 1919 г. и имел грандиозный успех⁵⁰⁷. Высокий интерес общественности и необременительные для дороги затраты по его содержанию подтолкнули правление к разработке планов по созданию собственного агрономического поезда⁵⁰⁸. Но события 1917–1920 гг. не позволили их реализовать. Весной 1917 г. на линии Армавир – Туапсе были организованы и проведены лекции по пчеловодству, что в определенной степени простимулировало рост в этой отрасли сельского хозяйства Закубанья⁵⁰⁹.

Между тем общество АТЖД, вкладывая денежные средства в образовательную сферу, преследовало вполне прагматичные цели. Оно стремилось подготовить новые кадры и повысить профессиональные навыки у действующих сотрудников, для чего с 1913 г. Эксплуатационное управление систематически проводило наборы на краткосрочные специализированные образовательные лекционно-практические курсы⁵¹⁰.

⁵⁰⁴ АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.178. Л.4-4об.; Там же. Д.286. Л.82.

⁵⁰⁵ Отклики Кавказа – Армавир, 1911. № 98.

⁵⁰⁶ Бензин В.М. Агрономический поезд Владикавказской железной дороги. Пг., 1916. С.3.

⁵⁰⁷ АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.282. Л.94; Там же. Д.286. Л.51; Там же. Д.337. Л.204.

⁵⁰⁸ АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.337. Л.127-128.

⁵⁰⁹ Там же. Д.286. Л.13.

⁵¹⁰ Отклики Кавказа – Армавир, 1913. № 110; Там же, 1916. № 195.

Необходимо отметить, что они стали особенно актуальны для транспортного предприятия в период Первой мировой войны. Для достижения тех же целей 1 декабря 1916 г. в помещении Эксплуатационного управления начала работать библиотека⁵¹¹.

Мобилизационные мероприятия, проводившиеся в стране с середины 1914 г., привели к дефициту квалифицированных рабочих. Для решения этой проблемы 3 июля 1917 г. на станции Белореченская была открыта школа артельных старост. Ее выпускники могли претендовать на трудоустройство и должность дорожного мастера⁵¹².

Таким образом, открывая школы и оказывая финансовую поддержку различным учебным заведениям, общество АТЖД сыграло важную роль в развитии учреждений образования и культуры края. Проведение специализированных лекционно-практических курсов свидетельствует о прагматичных целях транспортного предприятия, направленных на подготовку новых кадров. Экскурсии и лекции, проводимые по инициативе руководства дороги, не только расширяли знания молодежи о железнодорожной технике, но и способствовали развитию отдельных отраслей сельского хозяйства Закубанья. Организация школы артельных старост на станции Белореченская также подчеркивает социальную ответственность АТЖД перед своими работниками и обществом в целом.

Первая мировая война обострила социальные проблемы в обществе. Инфляционные процессы крайне болезненно отразились на простых людях, чьи доходы не позволяли сводить концы с концами, и сотрудники дороги не стали исключением. Руководство АТЖД в меру своих финансовых возможностей оказывало им помощь. Так, с 1914 г. семьям служащих, мобилизованных в действующую армию, назначалось и выплачивалось пособие в зависимости от количества иждивенцев, оставшихся без

⁵¹¹ АОАА. Ф.51. Оп.1. Д.284. Л.1; Там же. Оп.2. Д.189. Л.10; Отклики Кавказа – Армавир, 1916. № 103,271; Там же, 1917. № 38.

⁵¹² АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.286. Л.81об; Там же. Д.178. Л.36-36об.

кормильца⁵¹³. Также для этой категории граждан периодически осуществлялась продажа дров по специальным ценам, которые были значительно ниже рыночных⁵¹⁴. В 1914 г. для улучшения снабжения сотрудников дороги жизненно важными продуктами и припасами по линии начал курсировать вагон-лавка⁵¹⁵. Однако с течением времени продовольственный кризис только разрастался, и потребовались ввод специальной карточной системы снабжения и организация централизованной оптовой закупки предметов первой необходимости в разных городах России⁵¹⁶.

В сентябре 1917 г. правление дороги выделяет средства на оборудование бесплатной столовой для своих служащих⁵¹⁷. В декабре 1917 г. на общем собрании работников АТЖД был учрежден кооперативный огород. Его целью являлось обеспечение сотрудников транспортного предприятия собственными овощами и полевыми злаками, выращенными в полосе отчуждения железнодорожной линии⁵¹⁸. К сожалению, в процессе данного исследования в архивных документах не удалось обнаружить отчетов с результатами его деятельности. Однако можно предположить, что она была небезуспешной, так как в 1919 г. правление общества содействует учреждению подобного кооператива пчеловодов⁵¹⁹. Также необходимо подчеркнуть, что в это непростое для всей страны время предприятие находит возможность материально поддерживать семьи служащих с детьми, компенсируя часть их расходов на образование⁵²⁰.

Нужно обратить внимание на то, что благотворительная деятельность общества АТЖД не сводилась исключительно к помощи своим работникам. Так, в декабре 1918 г. правление дороги выделяет средства на устройство

⁵¹³ АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.314. Л.81.

⁵¹⁴ Отклики Кавказа – Армавир, 1916. № 68.

⁵¹⁵ Там же, 1914. № 63.

⁵¹⁶ АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.283. Л.144.

⁵¹⁷ Там же. Д.286. Л.50; Там же. Д.314. Л.10.

⁵¹⁸ АОАА. Ф.51. Оп.1. Д.24. Л.247-248.

⁵¹⁹ Там же. Оп.2. Д.337. Л.172.

⁵²⁰ Там же. Д.330. Л.102; Там же. Д.333. Л.96,98,99,157; Там же. Д.337. Л.98,178.

«Рождественской елки» для детей беднейших жителей Туапсе⁵²¹; в январе 1919 г. оно безвозмездно доставляет три вагона дров для отопления помещений мужской и женской гимназий в селе Петровское Ставропольской губернии⁵²²; летом 1919 г. от станции Кугуты Благодарненской линии до Ставрополя без оплаты перевозит муку, предназначенную для голодающего населения районов центральной России, освобожденных от большевиков⁵²³; осенью 1919 г. выделяет 17 тыс. руб. на восстановление и содержание метеостанций Кубанской области⁵²⁴.

Нельзя не отметить и вклад, сделанный обществом АТЖД в обеспечение правопорядка и соблюдения законов в регионе. С 1911 г. на строителей железнодорожной магистрали начинаются частые и дерзкие нападения банд с целью грабежа⁵²⁵. Неоднократные обращения членов правления к центральным и местным властям с ходатайствами принять необходимые меры оставались без удовлетворения ввиду отсутствия у них для этого средств. Сложившееся положение дел потребовало от общества АТЖД организовать финансирование охраны⁵²⁶, после чего разбойные налеты прекратились.

Революционные события, произошедшие в Петрограде осенью 1917 г., и смена верховной власти крайне негативно отразились на криминальной ситуации в стране и привели к резкому росту бандитизма на территории Северного Кавказа. В декабре 1917 г. правление дороги выделило дополнительные средства для обеспечения правопорядка на линии. На станциях появилась стража, а составы стали сопровождаться вольнонаемными казаками⁵²⁷. Однако это не дало долгосрочных и ощутимых результатов. В январе 1918 г. в регион пришла Гражданская война, в ходе

⁵²¹ АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.330. Л.13.

⁵²² Там же. Л.20.

⁵²³ Там же. Л.160.

⁵²⁴ Там же. Л.234.

⁵²⁵ Отклики Кавказа – Армавир, 1910. № 364; Там же, 1911. № 74,77,93,103,159,160,168,254; Там же, 1912. № 20,23,138,141,142,148,290; Майкопская газета – Майкоп, 1911. № 119; Северокавказский край – Ставрополь, 1912. № 372.

⁵²⁶ Отклики Кавказа – Армавир, 1913. № 34.

⁵²⁷ АОАА. Ф.51. Оп.2. Д.283. Л.143.

которой всей транспортной инфраструктуре был нанесен колоссальный ущерб.

Таким образом, можно утверждать, что Первая мировая война и революционные события 1917 г. в России серьезно обострили социальные проблемы в обществе, включая инфляцию и продовольственный кризис. Однако, благодаря благотворительной деятельности общества АТЖД, удалось облегчить положение своих сотрудников и широких масс населения в целом. Поддержка семей служащих, организация бесплатных столовых, кооперативный огород, дровяные поставки и другие меры позволили смягчить негативные последствия кризиса. Кроме того, важно отметить роль акционерного общества в обеспечении правопорядка, защите от нападений банд и поддержке общественных инициатив. В целом деятельность этого транспортного предприятия в период трудных и нестабильных времен была значимой и важной для региона.

Подводя итоги исследования роли и значения АТЖД в комплексном развитии территорий Северного Кавказа, следует выделить несколько главных аспектов.

Во-первых, строительство магистрали привело к быстрому росту численности населения Закубанья, в том числе и за счет служащих дороги. Оно изменило структуру занятости местных жителей, а также всесторонне стимулировало предпринимательскую активность в поселениях, расположенных в непосредственной близости к железнодорожной линии, благоприятно отразилось на становлении лесозаготовительной и лесоперерабатывающей промышленности нагорной полосы Кубанской области и Черноморской губернии.

Во-вторых, сооружение АТЖД устранило существовавшую транспортную изоляцию Закубанья и Туапсе, а также ликвидировало монопольное положение ВлкЖД, заложив основу для нового этапа развития железнодорожного сообщения на Северном Кавказе.

В-третьих, включение магистрали Армавир – Туапсе в единую транспортную сеть Российской империи не только повысило обороноспособность страны, но способствовало ускорению модернизационных процессов во всех сферах жизнедеятельности регионального социума. Это сопровождалось формированием разнообразных хозяйственно-экономических связей между отдельными районами Кубанской области, Черноморской, Ставропольской губерний и центром страны.

В-четвертых, деятельность АТЖД оказала положительное влияние на развитие образования и культуры в крае. Обществом открывались школы, а также оказывалась финансовая поддержка другим учебным заведениям, проводились экскурсии, организовывались различные лекционно-практические курсы. Транспортное предприятие также занималось благотворительной деятельностью. Это демонстрирует его социальную ответственность не только перед своими работниками, но и перед обществом в целом.

Таким образом, железнодорожное сообщение играет ключевую роль в транспортной системе России, способствуя национальной безопасности страны и развитию регионов. Строительство АТЖД в начале XX в. привело к множеству положительных изменений, таких как активизация коммерческой деятельности, модернизация промышленности, создание социальной и транспортной инфраструктуры.

Нельзя не отметить, что руководство АТЖД осознавало важность не только расширения железнодорожной сети и получения прибыли, но и создания сопутствующей инфраструктуры. Проект строительства линии был не только технически сложным, но и социально значимым, так как позволял местному населению участвовать в строительных работах. Кроме того, АТЖД активно участвовала в благотворительных программах, обеспечивала поддержку семей служащих, содействовала в организации медицинской помощи, образования и обеспечения продовольствием. Общество принимало активное участие в общественных и культурных инициативах, создавало

условия для развития образования и культуры в регионе. Таким образом, можно заключить, что деятельность АТЖД в период сложных исторических событий имела важное социальное значение и способствовала развитию региона, обеспечивая экономическую стабильность и социальную поддержку населения.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Становление и развитие транспортной инфраструктуры на территории Северного Кавказа непосредственно связано с российской колонизацией, развернувшейся с конца XVIII в. На первоначальном этапе создание в регионе коммуникаций было ориентировано на решение военно-стратегических задач. После окончания в 1864 г. Кавказской войны и проведения в России широкомасштабных реформ на первый план выходит их социально-экономическое назначение. До последней четверти XIX в. Северный Кавказ не был связан надежными транспортными коммуникациями с центральными областями страны, что отражалось на развитии сельского хозяйства, промышленности и торговли. Сложившееся положение дел не соответствовало государственным интересам Российской империи и требовало принятия срочных мер для устранения данной проблемы.

В 1875 г. закончилось сооружение первой железнодорожной линии на Северном Кавказе, соединившей Ростов-на-Дону с Владикавказом. Следует отметить, что с экономической точки зрения ее маршрут нельзя было считать оптимальным. Он проходил вдали от существовавших на тот момент крупных населенных пунктов и торговых центров, что выразилось в убыточности эксплуатации магистрали в первое десятилетие. Несмотря на это, Ростово-Владикавказская железная дорога заложила основу для дальнейшего развития путей сообщения, способствовала увеличению обрабатываемых земель и внедрению новых технологий в сельском хозяйстве, промышленности и торговли, под ее влиянием сформировались новые маршруты для готовой продукции местных производителей и товаров из центральной части России. Железнодорожная магистраль вызвала к жизни целый ряд быстрорастущих торгово-промышленных пунктов, что особенно ярко демонстрируется на примере взрывного роста селения Армавир и хутора Романовского. С другой стороны, развитие оказавшихся в стороне от

Ростово-Владикавказской дороги старых центров, таких как Ставрополь, значительно замедляется.

В результате активной деятельности частного акционерного общества Владикавказской железной дороги в начале XX в. на Северном Кавказе была создана транспортная сеть, связавшая Закавказье и курорты Кавказских Минеральных Вод с центром страны, а районы Поволжья – с Черноморским побережьем. Эти преобразования положительно повлияли на все сферы жизнедеятельности регионального социума. Однако вместе с этим стали проявляться и негативные аспекты, вызываемые монопольной деятельностью руководства ВлжЖД, которая препятствовала дальнейшему развитию транспортной отрасли в регионе.

Первые проекты по строительству железнодорожной линии от Армавира до Туапсе относятся уже к 1875 г., то есть ко времени открытия движения на магистрали Ростов-на-Дону – Владикавказ. Но из-за отсутствия источников для их финансирования они остались только на бумаге. В начале XX в. по военно-стратегическим соображениям правительство разработало план сооружения дополнительного рельсового пути для связи с Закавказьем. Согласно ему предусматривалось строительство дороги по маршруту: Армавир – Майкоп – Гойтхский перевал – Туапсе и далее по берегу Черного моря с примыканием ее к Закавказской железной дороге. Однако реализации данного проекта помешала Русско-японская война.

По инициативе представителей местного общества и, в частности, при широкой поддержке кубанского казачества в 1907 г. вновь поднимается вопрос о сооружении магистрали Армавир – Туапсе. В многочисленных ходатайствах, направленных в государственные инстанции, указывалось на нестабильную работу Владикавказской железной дороги во время сбора урожая и отсутствие в районах Закубанья всесезонных коммуникаций, что тормозило хозяйственно-экономическое развитие земледельческих районов края. Вследствие этого в 1908 г. правительство разрешает учреждение нового акционерного общества Армавир-Туапсинской железной дороги и заключает

с ним концессионное соглашение на постройку магистрали и портовых сооружений в Туапсе. Реализация этого проекта устраняла ряд транспортно-логистических проблем Закубанья и создавала кратчайший путь для отправки товарного зерна на экспорт через Туапсинский коммерческий порт.

Строительство железнодорожной линии Армавир – Белореченская – Туапсе с ветвью к Майкопу началось в сентябре 1909 г. Согласно уставу, оно должно было полностью завершиться через два с половиной года. На равнинном участке дороги Армавир – Белореченская – Майкоп работы проходили успешно, что выразилось в открытии 12 декабря 1910 г. на всем его протяжении временного коммерческого движения. Однако в горной части трассы от Белореченской до Туапсе строительство продвигалось с большим запозданием. Этому способствовало множество факторов как объективного, так и субъективного характера. К наиболее значимым препятствиям следует отнести сложный рельеф местности и специфический климат, почти полное отсутствие гужевых дорог для подвоза строительных материалов к сооружаемой линии, эпидемии опасных инфекционных заболеваний, частые нападения разбойничьих банд на рабочих с целью грабежа, неудачный выбор подрядчика по пробивке тоннелей. Также необходимо отметить и противодействие Владикавказской железной дороги, выражавшееся в искусственном ограничении количества пропускаемых вагонов через свою станцию и затягивании решения вопроса по устройству и организации совместной работы на Армавирском железнодорожном узле. Обязательно нужно подчеркнуть, что на процесс строительства определенное негативное влияние оказывал и позиция представителей кубанского казачества, старавшихся устранить из руководства общества иногородних, пренебрегая их профессиональными качествами. Все вышеперечисленные факторы серьезно повлияли на сроки передачи дороги в эксплуатацию, что состоялось только 15 февраля 1915 г.

Ключевым условием, обеспечивающим перспективы развития молодого транспортного предприятия, являлись портовые сооружения,

возводившиеся акционерным обществом в Туапсе. На конечный результат этого процесса существенно повлияла нераспорядительность французского подрядчика Першо, на назначении которого настояли руководители банков, владевшие значительными пакетами акций и осуществлявшие кредитование проекта. Низкие темпы производства работ, проводимых контрагентом, привели к серьезным финансовым издержкам общества и срыву графика строительства. Вследствие этого, портовые устройства до начала Первой мировой войны завершены не были. В сложившихся условиях сооружение порта продвигалось крайне медленно. Этому способствовали объективные факторы, вызванные мобилизацией рабочих и служащих, реквизицией военным ведомством судов и специального оборудования, перебоями в поставках строительных материалов и топлива, а также высокими темпами инфляции. Революционные события 1917 г. и последовавшая затем Гражданская война практически остановили работы в порту.

Таким образом, первое в России концессионное соглашение по созданию комплексной транспортной инфраструктуры частным акционерным обществом следует признать неудачным. Тем не менее необходимо отметить, что при реализации данного проекта были разработаны и применены на практике уникальные технологические решения (пробивка петлевых тоннелей, использование железобетонных массивов-гигантов в основаниях волноломов, создание самого мощного, серийно выпускавшегося в дореволюционной России товарного паровоза серии «Б» и т.д.), которые в значительной степени повлияли на развитие транспортных коммуникаций региона.

При учреждении акционерного общества и в период строительства и эксплуатации линий Армавир-Туапсинской железной дороги ключевую роль играл личностный фактор. В результате усилий управляющих, предпринимателей, инженеров и других специалистов (А.Д. Переясловского, П.Н. Перцова, А.Н. Кривенко, П.В. Березина, Н.И. Виллера, Г.Г. Шахбудагова, Р.Ф. Лоренца, А.В. Сслярова, Н.В. Нероды, В.А. Соковича,

Н.Н. Кашкина и др.) стало возможным связать надежными железнодорожными коммуникациями Черноморское побережье с центральными районами страны.

28 мая 1912 г. начинается новый этап развития Армавир-Туапсинской железной дороги, связанный с расширением собственной транспортной сети. В этот день акционерное общество получает концессию на сооружение Благодарненской линии. Данная магистраль, с одной стороны, создавала новый короткий маршрут для вывоза товарного зерна из Ставропольской губернии на мировой рынок через Туапсинский коммерческий порт, а с другой – открывала широкие перспективы для ее продления на восток, к Астрахани. Строительство началось 15 марта 1914 г., и в соответствии с утвержденным правительством дополнением к уставу оно должно было завершиться через три года. Однако многочисленные негативные факторы, возникшие в результате вступления Российской империи в мировую войну (дефицит стройматериалов, рабочих рук, реквизиция паровозов военным ведомством и инфляция), значительно повлияли на процесс проведения работ и их результаты. Революционные события 1917 г. и последовавшая затем Гражданская война усугубили положение дел. Несмотря на обозначенные проблемы, с середины 1917 г. на отдельных участках строящейся линии начинает осуществляться коммерческая перевозка грузов и пассажиров. Следует подчеркнуть, что до установления в регионе советской власти сооружение Благодарненской линии было закончено вчерне только на головном участке Армавир – Ставрополь – Петровское. Во многом данное обстоятельство и предопределило судьбу дороги между Армавиром и Ставрополем, закрытой для движения в первой половине 1922 г. и окончательно ликвидированной в 1928 г. Вместе с тем, следует отметить, что этот железнодорожный участок в изменившихся социально-экономических условиях утратил свое первоначальное назначение и не имел перспектив.

Стратегия развития собственных транспортных коммуникаций акционерного общества Армавир-Туапсинской железной дороги заключалась

в проектировании и постройке линий, основной грузопоток которых направлялся к головному участку магистрали, ведущей в коммерческий порт в Туапсе. Вступление России в мировую войну, революционные события и Гражданская война не позволили реализовать намеченные планы.

Деятельность акционерного общества Армавир-Туапсинской железной дороги оказала существенное влияние на комплексное развитие значительной части Северо-Кавказского региона. Строительство магистрали привело к росту численности населения, особенно в поселениях, расположенных в непосредственной близости к железнодорожной линии, изменило структуру занятости местных жителей, стимулировало предпринимательскую активность, ускорило модернизационные процессы в лесной отрасли и сельском хозяйстве. Вместе с тем Армавир-Туапсинская железная дорога способствовала формированию разнообразных хозяйственно-экономических связей между отдельными районами Кубанской области, Черноморской, Ставропольской губерний и центром страны. Также деятельность акционерного общества положительно отразилась на развитии сферы образования и культуры края. Транспортное предприятие в меру своих возможностей оказывало финансовую поддержку учебным заведениям и открывало собственные школы. Следует также отметить, что соединение железнодорожной линией Черноморского побережья с центральными областями России повысило обороноспособность государства.

Важно подчеркнуть, что в силу объективных причин реализовать проект в том виде, в котором он был изначально задуман, не получилось. Тем не менее достигнутые результаты по его воплощению заложили надежную основу для дальнейшего развития транспортных коммуникаций и инфраструктуры региона, что осуществлялось уже в советское время.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ

ИСТОЧНИКИ

Документы и материалы архивных учреждений

Государственный архив Российской Федерации

1. Ф.А-385. «Верховный совет РСФСР 1937-1990». Оп.18. Д.3209.

Российский государственный исторический архив

2. Ф.23. «Министерство торговли и промышленности». Оп.10. Д.46.
3. Ф.219. «Департамент железных дорог Министерства путей сообщений». Оп.1. Д.7039, 15868, 8-15870.
4. Ф.229. «Канцелярия министра путей сообщения». Оп.10. Д.522,523; Оп.18. Д.588, 916, 3778; Оп.19. Д.397, 1292, 1293, 1294, 3026, 3027, 3163, 4511, 4512, 4513; Оп.22. Д.192.
5. Ф.240. «Инженерный совет Министерства путей сообщения». Оп.1. Д.814.
6. Ф.265. «Управление казенных железных дорог Министерства путей сообщений». Оп.2. Д.1018.
7. Ф.268. «Департамент железнодорожных дел Министерства финансов». Оп.3. Д.269.
8. Ф.350. «Планы и чертежи по сооружению железных дорог (коллекция). Пояснительные и технические записки, продольные и поперечные профили земляного полотна отдельных участков дорог, карты и планы направления линий и ветвей отдельных дорог, проекты и планы искусственных и гражданских сооружений, водоснабжения станций, чертежи подвижного состава и другие материалы, относящиеся к проектированию и сооружению железных дорог в России; отчеты по эксплуатации железных дорог». Оп.5. Д.34.
9. Ф.376. «Правление общества Черноморской железной дороги». Оп.1.

Д.1114.

10. Ф.1276. «Совет министров (1905-1917)». Оп.19. Д.182.

Российский государственный военно-исторический архив

11. Ф.400. «Главный штаб (1865-1918)». Оп.1. Д.1847.

Российский государственный архив Военно-Морского Флота

12. Ф.418. «Морской генеральный штаб г. Петроград (1906-1918)». Оп.1. Д.2836.

Российский государственный архив экономики

13. Ф.1884. «Министерство путей сообщения СССР». Оп.23. Д.748; Оп.26. Д.1583; Оп.31. Д.1180; Оп.56. Д.92; Оп.80. Д.214.

Центральный государственный архив историко-политических документов Санкт-Петербурга

14. Ф.Р-1728. «Коллекция личных дел. Петроград (1917-1924), Ленинград (1924-1950)». Оп.1-8. Д.63264.

Центральный государственный исторический архив Санкт-Петербурга

15. Ф.14. «Императорский Петроградский университет. Петроград. (1819-1918)». Оп.3. Д.29584, 36060.
16. Ф.852. «Петроградский биржевой комитет. Петроград. (1816-1917)». Оп.1. Д.3027.
17. Ф.381. «Петроградский институт инженеров путей сообщения императора Александра I. Петроград. (1809-1918)». Оп.1. Д.584.

Центральный государственный архив Санкт-Петербурга

18. Ф.2881. «Государственное образовательное учреждение высшего профессионального образования «Петербургский государственный

университет путей сообщения» (ПГУПС) Федерального агентства железнодорожного транспорта. Санкт-Петербург. 1809–2007». Оп.28. Д.1444.

19. Ф.Р-1993. «Управление объединенных построек железнодорожных линий Ленинград-Рыбинск, Ленинград-Орёл и Веймары-Краснофлотск («ЛЕНИНГРАДЖЕЛДОР») отдела постройки центрального управления железнодорожного транспорта Народного Комиссариата путей сообщения СССР. Ленинград 1922–1927». Оп.60. Д.1065.

Государственный архив Краснодарского края

20. Ф.1. «Станичные, куренные, хуторские, аульские и волостные правления Кубанской области». Оп.1. Д.196.
21. Ф.249. «Канцелярия Наказного (Войскового) атамана Кубанского казачьего войска». Оп.1. Д.2371.
22. Ф.252. «Войсковое хозяйственное правление Кубанского казачьего войска». Оп.2. Д.1910.
23. Ф.396. «Войсковой штаб Кубанского казачьего войска». Оп.1. Д.5781, 6712.
24. Ф.449. «Кубанское областное правление». Оп.2. Д.292.
25. Ф.454. «Канцелярия Начальника Кубанской области и Наказного атамана Кубанского казачьего войска». Оп.2. Д.2289.
26. Ф.Р-12. «Ведомство путей сообщения Кубанского краевого правительства». Оп.1. Д.30.
27. Ф.Р-143. «Кубано-Черноморский областной Совет народного хозяйства». Оп.6. Д.2602.
28. Ф.Р-229. «Кубанский политехнический институт Народного Комиссариата просвещения РСФСР». Оп.1. Д.535.
29. Ф.Р-1547. «Коллекция документов по истории Кубани, собранная краеведом Мироновым Палладием Васильевичем (1874-1952)». Оп.1. Д.32.

30. Справочно-информационный фонд. «Приказы по Кубанскому Казачьему Войску» за 1893, 1896, 1900, 1902 гг.

Государственный архив Ростовской области

31. Ф.26. «Управление Владикавказской железной дорогой и отдела путей сообщения Великого войска Донского». Оп.5. Д.1771.

Государственный архив Ставропольского края

32. Ф.Р-2574. «Святокрестовская уездная советская продовольственная комиссия». Оп.1. Д.26.

Архивный отдел администрации города Армавира

33. Ф.51. «Акционерное общество Армавир-Туапсинской железной дороги». Оп.1. Д.14, 24, 162, 168, 184, 211, 263, 277, 284, 288, 289, 300, 345; Оп.2. 7, 9, 10, 11, 15, 18, 20, 21, 22, 27, 31, 34, 36, 46, 48, 60, 63, 67, 75, 79, 88, 102, 104, 108, 112, 123, 146, 155, 178, 186, 189, 190, 191, 202, 232, 255, 257, 261, 266, 268, 269, 270, 282, 283, 286, 288, 314, 315, 316, 330, 333, 337, 339, 350, 365, 374, 428, 453.
34. Ф.53. «Контрагент по сооружению Армавир-Туапсинской железной дороги и портовых устройств в Туапсе». Оп.1. Д.10.
35. Ф.Р-164. «Управление военного помощника начальника Армавирского линейного отдела Северо-Кавказской железной дороги». Оп.1. Д.7,16,18.
36. Ф.Р-247. «Армавирская окружная рабоче-крестьянская инспекция». Оп.1. Д.223.

Федеральное государственное бюджетное учреждение культуры

«Центральный музей железнодорожного транспорта

Российской Федерации»

37. Альбомы фотографий выпускников Института инженеров путей сообщения Александра I – 1899, 1902 гг.

Муниципальное бюджетное учреждение культуры

«Армавирский краеведческий музей»

38. Расторгуев, В.Г. История сооружения Армавир-Туапсинской железной дороги (рукопись). Армавир, 1961 / В.Г. Расторгуев, Ф.М. Шуляев // Фонды Армавирского краеведческого музея. – 145 с.

Муниципальное бюджетное учреждение культуры туапсинского

городского поселения «Туапсинский историко-краеведческий

музей им. Н.Г. Полетаева»

39. Афанасьев, М.А. Очерки истории развития путей сообщения на Северном Кавказе и Черноморском побережье (рукопись). Туапсе, 1957-1965 / М.А. Афанасьев, В.П. Расторгуев // Фонды Туапсинского историко-краеведческого музея им. Н.Г. Полетаева. – 250 с.
40. Зеленин, А.Л. История города Туапсе (рукопись). Туапсе, 1960 / А.Л. Зеленин // Фонды Туапсинского историко-краеведческого музея им. Н.Г. Полетаева. – 182 с.
41. Научный архив. Д.15, 16, 19, 21.

Сборники документов

42. Акты Кавказской археографической комиссии. Т.10. – Тифлис: Тип. Главного управления наместника Кавказского, 1885. – 938 с.
43. Акты Кавказской археографической комиссии. Т.9. – Тифлис: Тип. Главного Управления Наместника Кавказского, 1884. – 1013 с.

Материалы делопроизводства

44. Доклады по обследованию железных дорог. Доклад №24. Владикавказская железная дорога / Высочайше учрежденная особая высшая комиссия для всестороннего исследования железнодорожного дела в России. – СПб.: Невская типография, 1913. – 77 с.

45. Доклады правления общества очередному общему собранию акционеров, состоявшемуся 17 июля 1919 г. и протокол собрания / Армавир-Туапсинская железная дорога. – Екатеринодар-Армавир: Тип. Т-ва. Энергия, 1919. – 59 с.
46. Журнал съезда станичных атаманов и сельских хозяев Лабинского отдела, Кубанской области. – Армавир: Типо-Литография Союз, 1908. – 67 с.
47. Отчет начальника Кубанской области и наказного атамана Кубанского казачьего войска за 1911 год. – Екатеринодар: Тип. Кубанского областного правления, 1912. – 254 с.
48. Отчет начальника Кубанской области и наказного атамана Кубанского казачьего войска за 1913 год – Екатеринодар: Тип. Кубанского областного правления, 1914. – 293 с.
49. Отчет начальника Кубанской области и наказного атамана Кубанского казачьего войска за 1914 год – Екатеринодар: Тип. Кубанского областного правления, 1915. – 374 с.
50. Отчет по сооружению Бакинской ветви // Владикавказская железная дорога. – СПб.: Тип. Ю.Н. Эрлих, 1903. – 380 с.
51. Отчет по сооружению Беслан-Петровской ветви // Владикавказская железная дорога. – СПб.: Тип. Ю.Н. Эрлих, 1898. – 287 с.
52. Отчет по сооружению Дербентской ветви // Владикавказская железная дорога. – СПб.: Тип. Ю.Н. Эрлих, 1903. – 309 с.
53. Отчет по сооружению Екатеринодар-Кавказской ветви // Владикавказская железная дорога. – СПб.: Тип. Ю.Н. Эрлих, 1903. – 177 с.
54. Отчет по сооружению Железноводского подъездного пути // Владикавказская железная дорога. – СПб.: Тип. Ю.Н. Эрлих, 1900. – 69 с.
55. Отчет по сооружению Минераловодской ветви // Владикавказская железная дорога. – СПб.: Типо-Литография В.П. Просвирнина, 1898. – 188 с.
56. Отчет по сооружению Ставропольской ветви // Владикавказская железная дорога. – СПб.: Тип. Ю.Н. Эрлих, 1900. – 167 с.
57. Отчет по сооружению Царицынской ветви // Владикавказская железная

- дорога. – СПб.: Тип. Ю.Н. Эрлих, 1902. – 323 с.
58. Отчет по эксплуатации Армавир-Туапсинской железной дороги за 1916 год / Армавир-Туапсинская железная дорога. – Пг.: Электро-Типография Н.Я. Стойковой, 1917. – 90 с.
 59. Протоколы заседаний Кубанского краевого правительства: 1917-1920 / Сборник документов в 4-х томах / под редакцией А.А. Зайцева. – Т. II. – Краснодар: Граф Колесник, 2008. – 324 с.
 60. Протоколы заседаний Кубанского краевого правительства: 1917-1920 / Сборник документов в 4-х томах / под редакцией А.А. Зайцева. – Т. IV. – Краснодар: Граф Колесник, 2008. – 376 с.
 61. Россия. Главный штаб. Циркуляры Главного штаба 1914, № 1-257. – Пг.: [б.и.], 1914. – 692 с.
 62. Россия. Государственный контроль. Всеподданнейший отчет государственного контролера за 1909 год. – СПб.: Государственная типография, 1911. – 305 с.
 63. Россия. Государственный контроль. Всеподданнейший отчет государственного контролера за 1910 год. – СПб.: Государственная типография, 1911. – 256 с.
 64. Россия. Государственный контроль. Всеподданнейший отчет государственного контролера за 1911 год. – СПб.: Государственная типография, 1912. – 272 с.
 65. Россия. Государственный контроль. Всеподданнейший отчет государственного контролера за 1912 год. – СПб.: Государственная типография, 1913. – 279 с.
 66. Россия. Государственный контроль. Всеподданнейший отчет государственного контролера за 1913 год. – Пг.: Государственная типография, 1914. – 221 с.
 67. Россия. Государственный контроль. Всеподданнейший отчет государственного контролера за 1914 год. – Пг.: Государственная типография, 1915. – 210 с.

68. Россия. Государственный контроль. Всеподданнейший отчет государственного контролера за 1915 год. – Пг.: Государственная типография, 1916. – 237 с.
69. Устав общества Армавир-Туапсинской железной дороги / Армавир-Туапсинская железная дорога. – СПб.: Тип. Т-ва. п. ф. Электро-Типография Н.Я. Стойковой, 1908. – 65 с.
70. Устав общества Владикавказской железной дороги и дополнения к уставу // Владикавказская железная дорога. – СПб.: Тип. Ю.Н. Эрлих, 1895. – 137 с.
71. Устав общества Владикавказской железной дороги и пять дополнений к нему // Владикавказская железная дорога. – СПб.: Тип. Т-ва. и ф. Эл.-Тип. Н.Я. Стойковой, 1912. – 191 с.
72. Устав общества Ростово-Владикавказской железной дороги / Ростово-Владикавказская железная дорога. – СПб.: Тип. А.А. Краевского, 1872. – 61 с.
73. Уставы русских железнодорожных обществ. В. LXXXVIII / Высочайше учрежденная Особая Высшая Комиссия для всестороннего исследования железнодорожного дела в России. – Санкт-Петербург: Тип. С.Л. Кинда, 1913. – 540 с.

Описания, обзоры

74. Апостолов, Л.Я. Географический очерк Кубанской области / Л.Я. Апостолов. – Тифлис: Тип. К.П. Козловского, 1897. – 306 с.
75. Бензин, В.М. Агрономический поезд Владикавказской железной дороги / В.М. Бензин. – Пг.: Тип. Сельского Вестника, 1916. – 58 с.
76. Булгаков, Н.М. Очерки промышленности жизни в районе Армавир-Туапсинской железной дороги / Н.М. Булгаков // Вестник путей сообщения и промышленности №19-10. – Ростов н/Д.: Тип. Т-ва. С.С. Сивожелезов и Ко, 1919. – С.15-31.
77. Данилевский, Н. Кавказ и его горские жители в нынешнем их положении / Н. Данилевский. – М.: Университетская типография, 1846. – 188 с.

78. Иллюстрированный вестник культуры, научно-воспитательного, технического и торгово-промышленного прогресса России. Вып.3. – СПб.: А.С. Шустов, 1914. – 232 с. [разд. паг.].
79. Иностранцев, А.А. Через главный Кавказский хребет Геологические исследования предполагаемого железнодорожного пути через Архотский перевал между Владикавказом и Тифлисом / А.А. Иностранцев. – СПб.: Издание управления казенных железных дорог, 1896. – 250 с.
80. Обзор выставки Черноморского побережья Кавказа «Русская Ривьера». – СПб.: А.А. Ходнев, 1913. – 19 с.
81. Орлов, В.В. Обзор Кубанской области / В.В. Орлов. – Екатеринодар: Тип. Рекорд, 1911. – 280 с.
82. Портовые устройства общества Владикавказской железной дороги и обзор коммерческой деятельности дороги в Новороссийске на 1 января 1896 года. – СПб.: Тип. Ю.Н. Эрлих, 1896. – 39 с.
83. Торговля и промышленность Европейской России по районам выпуск VII. Предкавказская полоса. – СПб.: Тип. В.О. Киршбаума, 1910. – 56 с.

Статистические источники

84. Анфимов, А.М. Россия 1913. Статистико-документальный справочник / А.М. Анфимов, А.П. Корелин. – СПб.: Русско-Балтийский информационный центр БЛИЦ, 1995. – 416 с.
85. Афонин, Г.М. Краткие сведения о развитии отечественных железных дорог с 1838 по 1990 гг / Г.М. Афонин. – М.: Ризография ЦНИИТЭИ МПС, 1995. – 224 с.
86. Города России в 1910 году / Центральный статистический комитет Министерства внутренних дел. – СПб.: Типо-Литография Н.Л. Ныркина, 1914. – 1200 с.
87. Доброхотов, Ф.П. Черноморское побережье Кавказа. Справочная книга / Ф.П. Доброхотов. – Пг.: издание М.А. и Б.А. Сувореных, 1916. – 616 с.
88. Кавказский календарь на 1915 год (LX г.) – Тифлис: Тип. Канцелярии

- наместника Е.Н.В. на Кавказе, 1914. – 896 с.
89. Корольков, Г. Военно-статистическое обозрение Кубанской области / Г. Корольков. – Тифлис: Тип. штаба Кавказского военного округа, 1900. – 353 с.
 90. Кубанский календарь на 1909 год. – Екатеринодар: Тип. Кубанского областного правления, 1909. – 494 с.
 91. Кубанский календарь на 1910 год. – Екатеринодар: Тип. Кубанского областного правления, 1910. – 530 с.
 92. Кубанский календарь на 1914 год. – Екатеринодар: Тип. Кубанского областного правления, 1914. – 805 с.
 93. Первая всеобщая перепись населения Российской империи 1897 года / Центральный статистический комитет Министерства внутренних дел. – СПб.: Т-во. С.Н. Яковлева, 1897. – 30 с.
 94. Список инженеров путей сообщения, окончивших институт инженеров путей сообщения императора Александра I. Составлен на 1-е августа 1915 г. – Пг.: Электро-Типография Н.Я. Стойковой, 1915. – 148 с.
 95. Список инженеров путей сообщения, окончивших институт инженеров путей сообщения императора Александра I. Составлен на 1-е января 1917 г. – Пг.: Собрание инженеров путей сообщения, 1916. – 159 с.
 96. Список личного состава Министерства путей сообщения. Центральные и местные учреждения. – Пг.: Издание канцелярии министра, 1916. – 609 с.
 97. Список окончивших курс в институте инженеров путей сообщения императора Александра I за сто лет 1810-1910. – СПб.: [б.и.], 1910. – 225 с.
 98. Справочная книга «Кубань и Черноморское побережье» на 1914 год. – Екатеринодар: Электро-типография т-ва. Печатник, 1914. – 355 с.
 99. Стефанов, Т.Т. Город Ейск. Статистико-этнографическое описание / Т.Т. Стефанов // Кубанский сборник. Т.1. – Екатеринодар: Тип. Кубанского областного правления, 1883. – С.237-238.

Проектная и технико-экономическая документация

100. Изыскания железнодорожной линии Дивное – Астрахань. Расценочная ведомость / Армавир-Туапсинская железная дорога. – СПб.: Невская типография, 1914. – 116 с.
101. Изыскания железнодорожной линии Торговое – Маныч. Дивное - Астрахань. Расценочная ведомость / Армавир-Туапсинская железная дорога. – СПб.: Невская типография, 1914. – 126 с.
102. Линия Белореченская-Грачи. Экономическая записка / Армавир-Туапсинская железная дорога. – Пг.: Невская тип., 1916. – 66 с.
103. Пояснительная записка к проекту Северо-Кавказской железной дороги от станции Армавир Владикавказской железной дороги до станицы Удобной с приложением расценочной ведомости. – М.: Типо-Литография Т.А. Подрезкова, 1913. – 59 с.
104. Экономическая записка к проекту ветви Армавир-Туапсинской железной дороги от станции Лабинской до станицы Отрадной / Армавир-Туапсинская железная дорога. – СПб.: Электротечатня Я. Кровицкого, 1913. – 34 с.
105. 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.: [б.и.], 1909. – 49 с.

Источники личного происхождения

106. Виллер, Н.И. Николай Иосифович Виллер инженер путей сообщения выпуска 1886 г. Автобиография / Н.И. Виллер. – СПб.: Тип. Ю.Н. Эрлих, 1911. – 5 с.
107. Кареев, Д.Ю. Иван Васильевич Нерода. Некролог / Д.Ю. Кареев // Известия собрания инженеров путей сообщения. – Пг.: Изд. Собрания инженеров путей сообщения, 1917. – № 5. – С.106.
108. Москвич, Г.Г. Владикавказская железная дорога: краткий

иллюстрированный практический путеводитель с приложением 3-х карт, 1 диаграммы и свыше 40 иллюстраций / Г.Г. Москвич. – Пг.: редакция Путеводителей, 1915. – 128 с.

109. Москвич, Г.Г. Путеводитель по Черноморскому побережью с приложением шести карт, пяти планов, 20 иллюстраций, расписанием рейсов пароходов и проч / Г.Г. Москвич. – СПб.: Редакция путеводителей, 1914. – 163 с.
110. Перцов, П.Н. Воспоминания / П.Н. Перцов. – М.: Кучково поле, 2017. – 576 с.

Рецензии, записки

111. Верблюнер, А.И. Транзитные пути Кубанского края / А.И. Верблюнер // Известия совета обследования и изучения Кубанского края. – Екатеринодар: Тип. Сотрудник, 1919. – С.91-97.
112. Вурцель, Е.Д. Общие условия развития железнодорожной сети на Кавказе / Е.Д. Вурцель // Железнодорожное дело. – СПб.: Отечественная типография, 1907. – №1. – С.5-8.
113. Вурцель, Е.Д. По поводу записки инженера В.Н. Печковского «Руководящие принципы в будущей железнодорожной политике» / Е.Д. Вурцель // Железнодорожное дело. – СПб.: Отечественная типография, 1907. – №31-32. – С.364-366, – №34-35. – С.395-398.
114. Вурцель, Е.Д. По поводу статьи инженера Пушечникова «К вопросу о постройке Армавир-Майкоп-Туапсинской железной дороги и отпускного порта в Туапсе» / Е.Д. Вурцель // Железнодорожное дело. – СПб.: Тип. Л.О. Пантелеева, 1906. – №36. – С.397-402.
115. Демчинский, Н.А. Новая Панама Армавир-Туапсинская железная дорога / Н.А. Демчинский. – СПб.: Тип. А.С. Суворина, 1910. – 48 с.
116. Краснов, П.Н. Проекты новых железных дорог на Северном Кавказе / П.Н. Краснов // Известия совета обследования и изучения Кубанского края. – Краснодар: Издание Кубано-Черноморского областного управления

издательским делом, 1921. – С.101-106.

117. Кривенко, А.Н. Интересы и права частных лиц в вопросе об устройстве железных дорог на Кавказе и колоссальные потери страны от бездорожья / А.Н. Кривенко. – СПб.: Т-во. Художественной печати, 1906. – 32 с.
118. Бентковский, И.В. Несколько слов о направлении будущей Ростово-Владикавказской магистральной линии на город Ставрополь / И.В. Бентковский. – СПб.: тип. Ю.О. Шрейера, 1871. – 53 с.
119. Лебедев, Б.Н. Район дороги Астрахань-Торговая в экономическом отношении и ее вероятный грузооборот / Б.Н. Лебедев, Л.К. Чермак. – СПб.: Тип. И. Лурье и Ко, 1913. – 108 с.
120. Львов, Ю.А. Краткие соображения по вопросу об организации русских железных дорог / Ю.А. Львов. – СПб.: Тип. М.Д. Ломковского, 1909. – 21 с.
121. Любанский, Г. Сближение Азии с Европой или проект о железных дорогах между городами Варшавою и Тифлисом и между Черным морем и Каспием / Г. Любанский. – СПб.: Тип. Императорской академии наук, 1858. – 56 с.
122. Никитин, Б. Д. Записка о новых железных дорогах в Ставропольской губернии / Б. Д. Никитин. – М.: Городская типография, 1909. – 67 с.
123. Организация и задачи общества Армавир-Туапсинской железной дороги / Армавир-Туапсинская железная дорога. – Армавир: элек.-тип. Т-го. Д-ма. Г. Стряпчев и Д. Нестеров, 1909. – 12 с.
124. Печковский, В.Н. Современные задачи русской железнодорожной политики и местные железные дороги / В.Н. Печковский. – СПб.: Тип. Т-ва. п. ф. Эл.-Тип. В.Я. Стойковой, 1907. – 117 с.
125. По вопросу Армавир-Майкоп-Туапсинской железной дороги. – СПб.: Т-во. Художественной Печати, 1908. – 3 с.
126. Пушечников, А.Н. К вопросу о постройке Армавир-Майкоп-Туапсинской железной дороги и отпускного порта в Туапсе / А.Н. Пушечников // Железнодорожное дело. – СПб.: Тип. Л.О. Пантелеева, 1906. – №24. –

С.289-295.

127. Пушечников, А.Н. К вопросу о постройке железных дорог в Кубанской области / А.Н. Пушечников // Железнодорожное дело. – СПб.: Отечественная типография, 1907. – №33. – С.371-375, №38-39. – С.438-444.
128. Пушечников, А.Н. К вопросу о постройке Черноморской и, вообще, железных дорог на Кавказе / А.Н. Пушечников // Железнодорожное дело. – СПб.: Тип. Л.О. Пантелеева, 1906. – №18. – С.221-234.
129. Табурно, И.П. Новая панама – Н.А. Демчинского / И.П. Табурно. – СПб.: Т-во. Художественная печать, 1910. – 54 с.

Периодическая печать (газеты)

130. Кавказ – Тифлис, 1872. № 86.
131. Кавказ – Тифлис, 1875. № 71.
132. Кавказ – Тифлис, 1913. № 132, 166.
133. Кавказ – Тифлис, 1914. № 9, 261.
134. Коммерсант – М., 1913. № 1072, 1131.
135. Коммерсант – М., 1916. № 1885.
136. Кубанские областные ведомости – Екатеринодар, 1882. № 2.
137. Кубанские областные ведомости – Екатеринодар, 1907. № 90.
138. Кубанские областные ведомости – Екатеринодар, 1908. № 69.
139. Кубанские областные ведомости – Екатеринодар, 1909. № 122.
140. Кубанские областные ведомости – Екатеринодар, 1914. № 7, 15, 28.
141. Кубанские областные ведомости – Екатеринодар, 1916. № 70.
142. Майкопская газета – Майкоп, 1910. № 1, 12, 17, 55, 56.
143. Майкопская газета – Майкоп, 1911. № 119, 123.
144. Майкопская газета – Майкоп, 1915. № 35.
145. Новая заря – Екатеринодар, 1910. № 1107.
146. Отклики Кавказа – Армавир, 1909. № 15, 55, 56.
147. Отклики Кавказа – Армавир, 1910. № 107, 117, 132, 147, 200, 206, 247, 264,

- 364.
148. Отклики Кавказа – Армавир, 1911. № 40, 74, 77, 93, 98, 103, 110, 159, 160, 168, 254.
 149. Отклики Кавказа – Армавир, 1912. № 20, 23, 126, 135, 138, 141, 142, 148, 150, 290.
 150. Отклики Кавказа – Армавир, 1913. № 34, 61, 110, 145, 280, 284.
 151. Отклики Кавказа – Армавир, 1914. № 15, 37, 63, 71, 78, 92, 93, 125, 210, 219, 231, 233, 250, 254, 279.
 152. Отклики Кавказа – Армавир, 1915. № 92.
 153. Отклики Кавказа – Армавир, 1916. № 3, 68, 103, 195, 256, 271.
 154. Отклики Кавказа – Армавир, 1917. № 19, 20, 38, 85, 134.
 155. Приазовский край – Ростов н/Д., 1911. № 200.
 156. Русский инвалид – СПб., 1903. № 276.
 157. Русский инвалид – СПб., 1910. № 214, 236, 273.
 158. Русский Инвалид – СПб., 1913. № 157.
 159. Русский инвалид – СПб., Пг., 1914. № 31, 256.
 160. Русский инвалид – Пг., 1915. № 138.
 161. Северокавказский край – Ставрополь, 1911. № 42.
 162. Северокавказский край – Ставрополь, 1912. № 372, 384, 424.
 163. Туапсинские отклики – Туапсе, 1914. № 12, 20, 21, 34.

ЛИТЕРАТУРА

Монографии

164. Аксаев, Е.Д. Армавир / Е.Д. Аксаев, И.Е. Аксаева. – Армавир: СКИБИИТ, 2007. – 95 с.
165. Ангелейко, В. И. Южной - 100 лет: 1869-1969 / В.И. Ангелейко, А.С. Ватуля, С.Я. Диамант [и др.]. – Харьков: Прапор, 1969. – 180 с.
166. Арапов, Д.Ю. Северный Кавказ в составе Российской империи / Д.Ю. Арапов, И.Л. Бабич, В.О. Бобровников [и др.]. – М.: Новое литературное обозрение, 2007. – 460 с.

167. Ахмеджанов, З.К. К истории строительства железных дорог в Средней Азии (1880 - 1917 гг.) / З.К. Ахмеджанов. – Ташкент: Наука, 1965. – 214 с.
168. Беликов, Г.А. Облик старого Ставрополя / Г.А. Беликов. – Ставрополь: Снег, 2007. – 495 с.
169. Беликов, Г.А. Ставрополь - врата Кавказа / Г.А. Беликов. – Ставрополь: Книжное издательство, 1997. – 349 с.
170. Блиох, И.С. Влияние железных дорог на экономическое состояние России. Т.І. Постройка и эксплуатация железных дорог / И.С. Блиох. – СПб.: Тип. М.О. Вольфа, 1878. – 153 с.
171. Ванцар, В.Б. Порт Туапсе: 100-летний веток истории / В.Б. Ванцар, Г.И. Литвиненко, В.А. Цыкало. – М.: Транспорт, 2000. – 215 с.
172. Ващенко, С.Ф. Все дороги ведут в Москву: О прошлом и настоящем Московской железной дороги / С.Ф. Ващенко. – М.: Московский Рабочий, 1971. – 328 с.
173. Виргинский, В.С. История техники железнодорожного транспорта / В.С. Виргинский. – М.: Трансжелдориздат, 1938. – 216 с.
174. Вольфсон, Л.Я. Развитие железных дорог СССР / Л. Вольфсон, А. Корнеев, Н. Шильников. – М.: Трансжелдориздат, 1939. – 180 с.
175. Вульфов, А.Б. История железных дорог Российской империи / А.Б. Вульфов. – М.: РИПОЛ классик, 2016. – 741 с.
176. Гангур, Н.А. Усадебное наследие Кубани / Н.А. Гангур, Д.И. Гангур. – Краснодар: Традиция, 2020. – 158 с.
177. Головачев, А.А. История железнодорожного дела в России / А.А. Головачев. – СПб.: Тип. Р. Голика, 1881. – 404 с.
178. Градостроительство России середины XIX – начала XX века. Города и типы поселений. – М.: Прогресс-Традиция, 2003. – 560 с.
179. Гусаров, В.Г. 100 лет железных дорог Эстонии / В. Гусаров, О. Карма, Г. Лукин. – Таллин: Ээсти раамат, 1970. – 243 с.
180. Ермичева, С.И. Туапсинка... Сквозь, время и пространство. Историко-краеведческий сборник / С.И. Ермичева. – Армавир: Колибри, 2018. – 80 с.

181. Забелин, А.В. Армавир-Туапсинская железная дорога - след в истории / А.В. Забелин. – Ставрополь: Сервисшкола, 2019. – 96 с.
182. Залужная, Д.В. Транссибирская магистраль. Ее прошлое и настоящее / Д.В. Залужная. – М.: Мысль, 1980. – 287 с.
183. Зензинов, Н.А. От Петербург-Московской до Байкало-Амурской магистрали / Н.А. Зензинов – М.: Транспорт, 1986. – 215 с.
184. Золотов, В.А. Хлебный экспорт России через порты Черного и Азовского морей в 60-90 годы XIX века / В.А. Золотов. – Ростов н/Д.: Издательство Ростовского университета, 1966. – 250 с.
185. Зюзин, В.В. Индустриально-аграрное развитие Кубани и Ставрополья в процессе модернизации российской экономики в 90-е годы XIX - начало XX вв / В.В. Зюзин, Г.Ю. Лебедев. – Пятигорск: ПГЛУ, 2006. – 167 с.
186. Иванов, Е.М. Армавир – Мой город родной. Записки краеведа / Е.М. Иванов. – Армавир: Армавирское арендное издательско-полиграфическое предприятие, 1996. – 190 с.
187. Капитонов, Е.И. Ейск. Историко-географический очерк / Е.И. Капитонов. – Краснодар: Книжное издательство, 1958. – 47 с.
188. Кислинский, Н.А. Наша железнодорожная политика по документам архива комитета министров. Т.2 / Н.А. Кислинский. – СПб.: Издание канцелярии кабинета министров, 1902. – 325 с.
189. Кислинский, Н.А. Наша железнодорожная политика по документам архива комитета министров. Т.4 / Н.А. Кислинский. – СПб.: Издание канцелярии кабинета министров, 1902. – 421 с.
190. Косаковский, Г.И. Железные дороги Литвы / Г.И. Косаковский. – Вильнюс: Мокслас, 1975. – 249 с.
191. Коссович, П.Ф. Майкоп. Краткий исторический очерк / П.Ф. Коссович, М.З. Азаматова, С.Н. Малых. – Майкоп: Адыгейское книжное издательство, 1957. – 135 с.
192. Крейнис, З.Л. Очерки железных дорог. Великий Российский путь из Санкт-Петербурга во Владивосток / З.Л. Крейнис. – Кн.3. – М.: ГОУ

- «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2010. – 491 с.
193. Крейнис, З.Л. Очерки истории развития железных дорог. Два столетия / З.Л. Крейнис. – М.: ГОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2007. – 279 с.
 194. Крикунов, В.П. Очерки социально-экономического развития Дона и Северного Кавказа в 60-90 годы XIX в / В.П. Крикунов. – Грозный: Чечено-ингушское книжное издательство, 1973. – 318 с.
 195. Ктиторov, С.Н. История Армавира (досоветский период: 1839–1918 гг.) / С.Н. Ктиторov. – Армавир: Скорина, 2002. – 384 с.
 196. Кулагин, В.М. Приднепровская железная дорога / В.М. Кулагин, И.Я. Кучеренко, А.С. Сокиркин [и др.]. – Днепропетровск: Промин, 1973. – 239 с.
 197. Кульжинский, С.Н. К вопросу о частном железнодорожном строительстве / С.Н. Кульжинский – СПб.: Тип. М.Д. Ломковского, 1909. – 14 с.
 198. Куприянова, Л.В. Города Северного Кавказа во второй половине XIX века. (К проблеме развития капитализма вширь) / Л.В. Куприянова. – М.: Наука, 1981. – 232 с.
 199. Ланко, С. Железнодорожное и шоссейное строительство в Кубанской области и Черноморской губернии / С. Ланко // Известия совета обследования и изучения Кубанского края. – Екатеринодар: Тип. Сотрудник, 1918. – С.149-165.
 200. Лотник, И.Г. Туапсе: форт, посад, город / И.Г. Лотник. – Туапсе: Туапсинская типография, 2011. – 100 с.
 201. Лукомец, М.И. Землевладение и землепользование на Кубани (1792-1925 гг.) / М.И. Лукомец. – Краснодар: КГАУ, 1992. – 317 с.
 202. Мазурик, В.К. Неизвестный Майкоп / В.К. Мазурик. – Майкоп: Аякс, 2006. – 405 с.
 203. Маньковский, В.Г. По следам минувшего / В.Г. Маньковский, З.В. Давыденко, Р.М. Закиев. – Краснодар: Книжное издательство, 1973. – 176

- с.
204. Миронович, Г. К вопросу об истории города Армавира / Г. Миронович // Изучайте округ! Записки Армавирского окружного общества краеведения. – Армавир: Трудовой путь, 1925. – С.20-22.
 205. Навозова, Ф.В. Краснодарский край / Ф.В. Навозова. – Краснодар: Краснодарское книжное издательство, 1955. – 418 с.
 206. Народы Кавказа. Т.1. – М.: Издательство академии наук СССР, 1960. – 612 с.
 207. Нарочницкий, А.Л. История народов Северного Кавказа (Конец XVIII в.— 1917 г.) / А.Л. Нарочницкий. – М.: Наука, 1988. – 659 с.
 208. Невская, Т.А. Столыпинская реформа на Северном Кавказе / Т.А. Невская. – СПб.: Нестор, 1997. – 195 с.
 209. Овсянников, Г.М. История железных дорог на Кубани: история Краснодарского отделения Северо-Кавказской железной дороги. – Краснодар: Советская Кубань, 2008. – 488 с.
 210. Оноприенко, А.М. Российским флотом рожденный. Историческая хроника / А.М. Оноприенко, Э. И. Пятигорский, Г. Н. Салов [и др.]. – Туапсе: Черноморский региональный научно-практический центр школьного краеведения, 1996. – 312 с.
 211. Очерки истории Кубани с древнейших времен по 1920 г. – Краснодар: Советская Кубань, 1996. – 654 с.
 212. Пылков, О.С. Российская армия в трансформационных процессах на Северном Кавказе (конец XVIII – первая половина XIX вв.) / О.С. Пылков. – Армавир: ИП Шурыгин В.Е., 2011. – 248 с.
 213. Радцит, А.А. Влияние железных дорог на сельское хозяйство, промышленность и торговлю / А.А. Радцит. – СПб.: Типо-литография Берман и Ко, 1896. – 267 с.
 214. Раков, В.А. Локомотивы отечественных железных дорог (1845—1955 гг.) / В.А. Раков. — 2-е изд., перераб. и доп. — М.: Транспорт, 1995. – 564 с.
 215. Ратушняк, В.Н. Кубанские исторические хроники. Малоизвестное об

- известном: Очерки / В.Н. Ратушняк. – Краснодар: Перспективы образования, 2015. – 254 с.
216. Ратушняк, В.Н. Сельскохозяйственное производство Северного Кавказа в конце XIX – начале XX века (к проблеме развития аграрного капитализма) / В.Н. Ратушняк. – Ростов-на/Д.: Издательство Ростовского университета, 1989. – 251 с.
 217. Резембовский, В.Н. Стальные магистрали Северного Кавказа (1864-1989) / В.Н. Резембовский. – Ростов н/Д.: Литера-Д, 1992. – 104 с.
 218. Ряскин, В.Г. Инженеры путей сообщения: железнодорожный путь, мосты, строительство / В.Г. Ряскин, С.В. Любимов. – М.: Путь Арт, 2007. – 580 с.
 219. Салов, Г.Н. 100 лет славных дел: история Туапсинского морского торгового порта / Г.Н. Салов. – Туапсе: Морские вести России, 1999. – 191 с.
 220. Серебряков, Н.В. Материалы по истории Северо-Кавказской железной дороги / Н.В. Серебряков. – Ростов н/Д.: тип. Дортрансжелдориздат, 1957. – 54 с.
 221. Сидоренко, В.Т. Выбранные места из истории Северо-Кавказской железной дороги / В.Т. Сидоренко. – Ростов н/Д.: Новая книга, 2002. – 264 с.
 222. Сидоренко, В.Т. Дорога в трех столетиях / В.Т. Сидоренко. – Ростов н/Д.: Омега-Принт, 2009. – 240 с.
 223. Сидоренко, В.Т. История и судьба Туапсинки. 100 лет Армавир–Туапсинской железной дороги / В.Т. Сидоренко. – Ростов н/Д.: Медиаполис, 2015. – 100 с.
 224. Сидоренко, В.Т. История Северо-Кавказской железной дороги в фотографиях / В.Т. Сидоренко. – Ростов н/Д.: Медиа полис, 2014. – 171 с.
 225. Сидоренко, В.Т. Путешествие в историю Северо-Кавказской железной дороги 1860-1920 / В.Т. Сидоренко. – Ростов-н/Д.: Омега-Принт, 2017. – 436 с.
 226. Сидоренко, В.Т. Путешествие в историю Северо-Кавказской железной

- дороги 1920-1991 / В.Т. Сидоренко. – Ростов н/Д.: [б.и.], 2020. – 336 с.
227. Сидоренко, В.Т. Северо-Кавказская железная – дорога через три века / В.Т. Сидоренко. – Ростов н/Д.: Омега-Принт, 2004. – 392 с.
 228. Сидоров, А.Л. Экономическое положение России в годы Первой мировой войны / А.Л. Сидоров. – М.: Наука, 1973. – 655 с.
 229. Соловьева, А.М. Железнодорожный транспорт России во второй половине XIX века / А.М. Соловьева. – М.: Наука, 1975. – 315 с.
 230. Струмилин, С.Г. Очерки советской экономики. Ресурсы и перспективы / С.Г. Струмилин. – М.;Л.: Государственное издательство, 1930. – 533 с.
 231. Тверитинов, И.А. Социально-экономическое развитие Сочинского округа во второй половине XIX – начале XX вв / И.А. Тверитинов. – Сочи: РИО СГУТиКД, 2000. – 186 с.
 232. Фадеев, Г.М. История железнодорожного транспорта России. 1836-1917 гг. Т.I / Г.М. Фадеев, С.В. Амелин, Ф.К. Бернгард [и др.]. – СПб.: ПГУПС, 1994. – 336 с.
 233. Хачатуров, Т.С. Железные дороги западных областей Белоруссии и Украины / Т.С. Хачатуров. – М.: Трансжелдориздат, 1940. – 88 с.
 234. Черноморская железная дорога. – Сухум: Издание ЭКОСО ССР Абхазии, 1928. – 102 с.
 235. Шапошников, Г.П. Майкоп в прошлом и настоящем / Г.П. Шапошников. – Майкоп: Аякс, 2006. – 212 с.
 236. Шнайдер В.Г. Россия и Северный Кавказ в дореволюционный период: особенности интеграционных процессов / В.Г. Шнайдер. – М.: Союз, 2005. – 176 с.
 237. Щербина, Ф.А. История Армавира и черкесо-гаев / Ф.А. Щербина. – Екатеринодар: Электро-типография т-ва. Печатник, 1916. – 192 с.
 238. Юрасов, В.М. Магистраль имени Октября / В.М. Юрасов, Б.В. Януш, М.И. Воронин [и др.]. – М.: Транспорт, 1990. – 342 с.

Статьи

239. Афанасьев, М.А. О строительстве Армавир-Туапсинской и Черноморской железных дорог / М.А. Афанасьев // Доклады Сочинского отдела Географического Общества СССР. Вып.1. – Л.: [б.и.], 1968. – С.233-237.
240. 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.
241. 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.
242. Бычков, Г.Н. Главные инженеры Армавир-Туапсинской железной дороги Рудольф Лоренц и Александр Складов: 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.
243. 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.
244. 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.
245. 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.
246. 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.
247. 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.
248. 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.
249. 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.
250. 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.
251. 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.

252. 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.
253. 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 // Материалы Региональной научно-практической конференции. – Армавир: ИП Шурыгин В.Е., 2022. – С.22-27.
254. 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.
255. Владикавказская железная дорога // Железнодорожный транспорт: Энциклопедия. – М.: Научное издательство «Большая Российская энциклопедия, 1995. – С.64.
256. Елютин, О.Н. «Золотой век» железнодорожного строительства в России и его последствия / О.Н. Елютин. – М: Научная цифровая библиотека PORTALUS.RU. Дата обновления: 22 марта 2021. URL: https://portalus.ru/modules/motors/rus_readme.php?subaction=showfull&id=1616406437&archive=&start_from=&ucat=& (дата обращения: 11.11.2025).
257. Ктиторov, С.Н. Реалии и перспективы развития Армавирского железнодорожного узла в конце XIX – начале XX вв / С.Н. Ктиторov // Вопросы Северо-Кавказской истории. Вып.3. – Армавир: [б.и.], 1998. – С.68-74.
258. Ктиторov, С.Н. Строительство линии Армавир-Туапсинской железной дороги в Ставропольской губернии (1909-1918 гг.) / С.Н. Ктиторov //

- Северный Кавказ и кочевой мир степей Евразии: Материалы IX Минаевских чтений по археологии, этнографии и региональной истории Северного Кавказа. – Ставрополь: СГУ, 2009. – С.397-402.
259. Лебедик, Н.И. Из истории образования и деятельности акционерного общества Армавир-Туапсинской железной дороги (1909-1917 гг.) / Н.И. Лебедик // Об особенностях империализма в России. – М.: Издательство академии наук СССР, 1963. – С.392-402.
 260. Леусян, О.А. Деятельность частных железнодорожных обществ Кубанской области и Черноморской губернии в начале XX века / О.А. Леусян // Кубанский сборник. Т.1. (22) – Краснодар: Книга, 2006. – С.155-168.
 261. Луночкин, А.В. Владикавказская железная дорога и экономическое развитие окрестностей Царицына (конец XIX – начало XX века) / А.В. Луночкин // Вестник Волгоградского государственного университета. История. Регионоведение. № 2 (18). – Волгоград: ВолГУ, 2010. С.97-104.
 262. Озерский, И.В. Влияние железнодорожного строительства на формирование Российского социокультурного пространства на Северном Кавказе (1875-1917) / И.В. Озерский // Региональный научный журнал Культурная жизнь Юга России №2 (40). – Краснодар: Краснодарский государственный институт культуры, 2011. – С.77-80.
 263. Ольховский, В.В. О Благодарненской линии Армавир-Туапсинской железной дороги в период Гражданской войны 1918-1920 гг / В.В. Ольховский // Сборник документов и материалов: Гражданская война на Ставрополье: взгляд через столетие. – Ставрополь: Печатный двор, 2018. – С.98-108.
 264. Пылков, О.С. «Следует идти по системе менее наступательной, шагами, может быть, более верными, но тихими» (О строительстве дорожно-транспортной сети на Кавказе при наместнике князе М.С. Воронцове) / О.С. Пылков // Лики Российскости. Материалы научно-педагогических семинаров Кавказоведческой Школы В.Б. Виноградова. 2009-2010 гг. –

- Армавир: [б.и.], 2010. С.116-125.
265. Ратушняк, В.Н. Экономика Кубани в досоветский период / В.Н. Ратушняк // Кубанский сборник. Т.II. (23) – Краснодар: Книга, 2007. – С.195-205.
 266. Ратушняк, В.Н. Экономическое освоение Кубани / В.Н. Ратушняк // По страницам истории Кубани (краеведческие очерки). – Краснодар: Советская Кубань, 1993. – С.105-116.
 267. Тестов, В.Н. Строительство Новороссийской ветви Владикавказской железной дороги в 80 - х годах XIX в / В.Н. Тестов // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики № 8 (14). – Тамбов: Грамота, 2011. – С.195-197.
 268. Яковлев, С.Ю. Договоры подрядчиков Армавир-Туапсинской железной дороги с рабочими как исторический источник / С.Ю. Яковлев // Особенности самосознания россиян: прошлое и современность. – Армавир: [б.и.], 1996. – С.21-22.
 269. Яковлев, С.Ю. Из истории строительства железной дороги Армавир-Туапсе (1908-1914) / С.Ю. Яковлев // Отечественные архивы. Вып.4. – М.: Государственная архивная служба, 1996. – С.95-98.
 270. Яковлев, С.Ю. Индустриализация и общественная мысль России в конце XIX – начале XX вв.: к проблеме железнодорожного строительства / С.Ю. Яковлев // Общественная мысль и политические деятели России XIX – XX веков. Смоленск: [б.и.], 1996. – С.81-83.

Диссертации и авторефераты

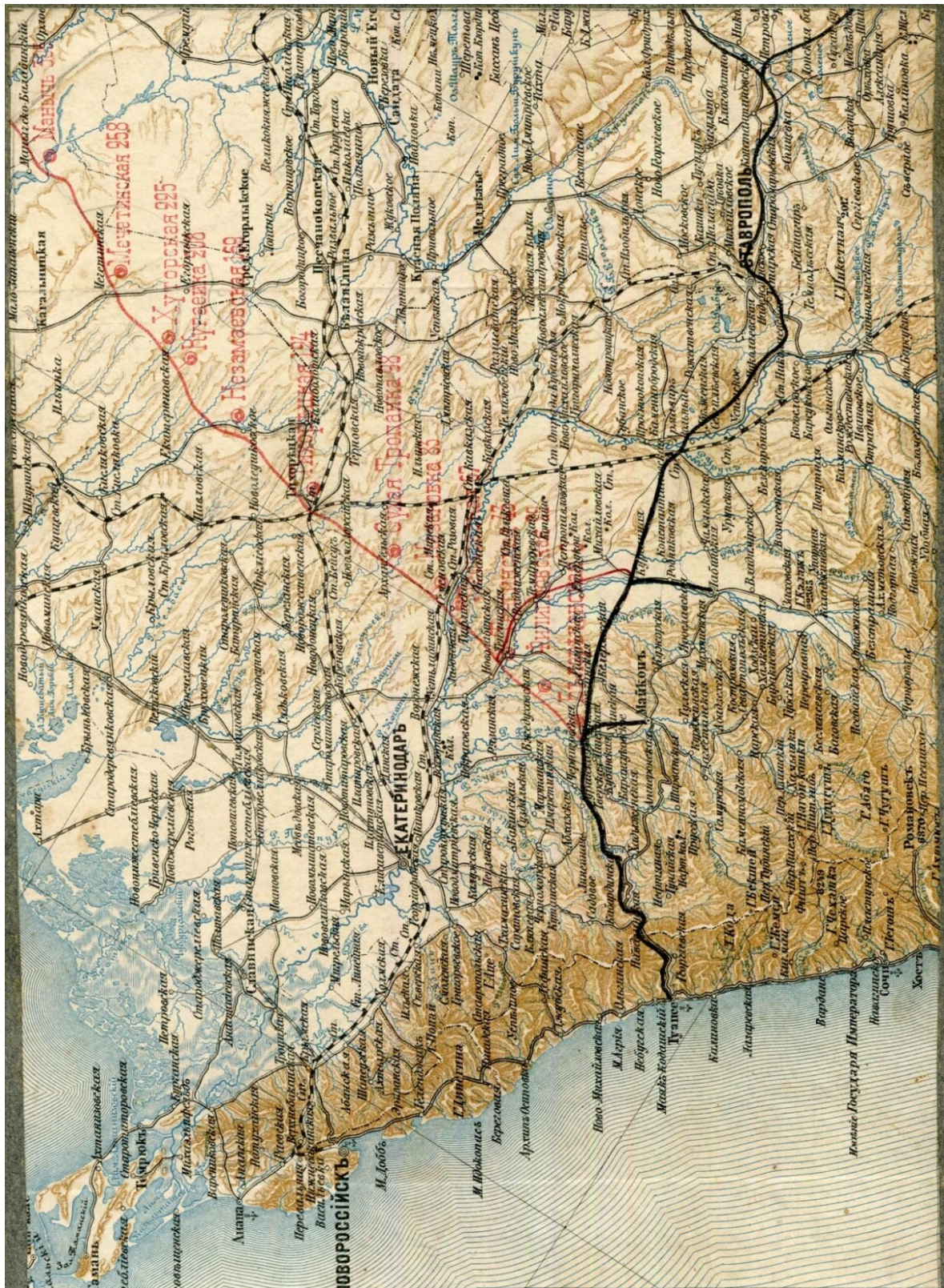
271. Багаева, Е.М. Торгово-промышленная деятельность на Кубани в эпоху рыночных преобразований в России (1861-1914 гг.). Автореф. дис... канд. ист. наук / Е.М. Багаева. – Ставрополь, 2005. – 27 с.
272. Журавлев, В.В. Железные дороги Северного Кавказа в период капитализма. Автореф. дис. ... канд. ист. наук / В.В. Журавлев. – М., 1964. – 17 с.
273. Касевич, Е.В. Проблемы социального развития городов Ставропольской

- губернии и Кубанской области в 1860-х – 1917 годах. Автореф. дис. ... канд. ист. наук / Е.В. Касевич. – Ставрополь, 2000. – 25 с.
274. Куприянова, Л.В. Развитие капиталистического города на Северном Кавказе и Владикавказская железная дорога 1861-1900.: Автореф. дис. ... канд. ист. наук / Л.В. Куприянова. – М., 1972. – 36 с.
275. 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 / И.В. Озерский. – Майкоп, 2013. – 34 с.
276. Пустарнакова, И.А. Развитие производительных сил на Северо-Западном Кавказе в условиях рыночной модернизации страны (60-е гг. XIX – начало XX вв.). Автореф. дис. ... канд. ист. наук / И.А. Пустарнакова. – Пятигорск, 2001. – 24 с.
277. Харин, Ю.Г. Владикавказская железная дорога и ее влияние на развитие экономики Ставрополья: Последняя четверть XIX-начало XX вв. Автореф. дис. ... канд. ист. наук / Ю.Г. Харин. – Нальчик, 1999. – 24 с.
278. Яковлев, С.Ю. Создание и развитие железнодорожного транспорта на Северном Кавказе. Конец XIX – начало XX вв. Автореф. дис. ... канд. ист. наук / С.Ю. Яковлев. – М., 1999. – 20 с.

ПРИЛОЖЕНИЯ

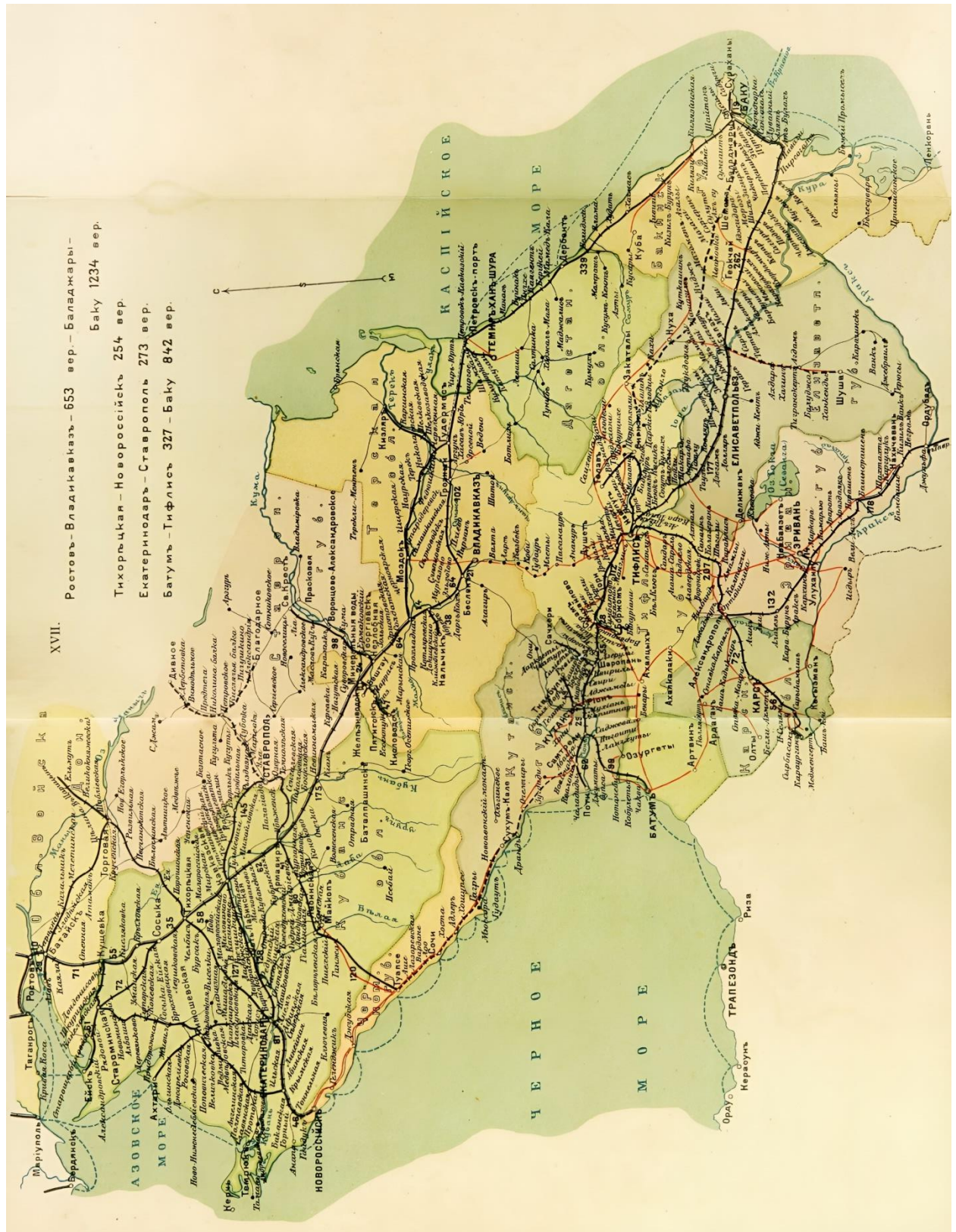
Приложение 1. Карты и схемы.

1.1. Карта действующих и проектируемых линий АТЖД. 1914 г.

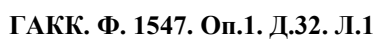


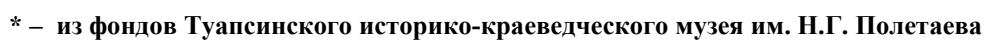
* – Из фондов Армавирского краеведческого музея.

1.2. Схема действующих и строящихся железных дорог Северного Кавказа. 1918 г.



* – Из фондов Армавирского краеведческого музея.





Приложение 2. Административное деление АТЖД.

2.1. Административное деление дороги с 15.02.1915 по 15.03.1919 гг.

	Название станции / разъезда	Версты	Врачебная служба	Служба пути	Служба движения	Служба связи (телеграф)	Служба подвижного состава (тяги)	Территориальное положение
Главная линия Армавир-Туапсинской железной дороги	станция Армавир - ВлкЖД		1-й участок	1-й участок	1-й участок	1-й участок	депо Армавир	Кубанская область
	станция Армавир - Туапсинский	4						
	станция Андрее-Дмитриевская	22						
	станция Курганная	42						
	разъезд Кошехабль	47						
	станция Дондуковская	60						
	станция Гиагинская	80	2-й участок	2-й участок			депо Белореченская	
	станция Белореченская	102						
	разъезд Пшехский	111						
	станция Ганжа	120						
	разъезд Тверской	129						
	станция Кабардинская	139						
	разъезд Николенко	149						
	станция Хадзыжинская	158	3-й участок	3-й участок			Черноморская губерния	
	станция Навагинская	174						
	станция Гойтх	189						
	разъезд Индюк	195						
	станция Кривенковская	202						
	разъезд Греческий	210						
	станция Туапсе - сортировочная	220						
	станция Туапсе - пассажирская	221						
Лабинская ветвь	станция Родниковская	17	1-й участок	1-й участок	депо Армавир	Кубанская область		
	станция Лабинская	31						
Майкопская ветвь	разъезд Ханский	10	2-й участок	2-й участок	депо Белореченская	Кубанская область		
	станция Майкоп	22						

Таблица составлена автором на основе материалов более десятка архивных дел фонда 51 АОАА.

2.2. Административное деление дороги с 15.03.1919 г.

	Название станции /разъезда	Версты	Врачебная служба	Служба пути	Служба движения	Служба связи (телеграф)	Служба подвижного состава (тяги)	Территориальное положение	
Главная линия Армавир-Туапсинской железной дороги	станция Армавир - ВлкЖД		1-й участок	1-й участок	1-й участок	1-й участок	депо Армавир	Кубанская область	
	станция Армавир - Туапсинский	4							
	станция Андрее-Дмитриевская	22							
	станция Курганная	42							
	разъезд Кошехабль	47							
	станция Дондуковская	60							
	станция Гиагинская	80	2-й участок	2-й участок			депо Белореченская		
	станция Белореченская	102							
	разъезд Пшехский	111							
	станция Ганжа	120							
	разъезд Тверской	129							
	станция Кабардинская	139							
	разъезд Николенко	149	3-й участок	3-й участок					депо Туапсе
	станция Хадыжинская	157							
	станция Навагинская	174							
	станция Гойтх	189							
	разъезд Индюк	195							
	станция Кривенковская	202							
	разъезд Греческий	210							
	станция Туапсе - сортировочная	220							
	станция Туапсе - пассажирская	221							
Лабинская ветвь	станция Родниковская	17	1-й участок	1-й участок	депо Армавир	Кубанская область			
	станция Лабинская	31							
Майкопская ветвь	разъезд Ханский	10	2-й участок	2-й участок	депо Белореченская	Кубанская область			
	станция Майкоп	22							
Черноморская линия (в составе АТЖД с 15.03.1919)	станция Туапсе-Черноморская	4	3-й участок	4-й участок	1-й участок	1-й участок	депо Туапсе	Черноморская губерния	
	станция Аше	21							
	станция Лазаревская	27		5-й участок					
	станция Лоо	58							
	станция Дагомыс	65							
	станция Сочи	75							

Таблица составлена автором на основе материалов более десятка архивных дел фонда 51 АОАА.

2.3. Административное деление Благодарненской линии АТЖД с 1914 по 1920 гг.

	Название станции / разъезда	Состояние на начало 1920 года	Версты	Строительные участки	Подрядные участки	Врачебная служба	Служба подвижного состава (тяги), (депо)	Территориальное положение	
Благодарненская линия	станция Армавир – Туапсинский	+		4 уч. (≈ 92 версты) (4 дистанции ≈ по 23 версты)	1 - 10		X	Кубанская область	
	станция Армавир – ВлкЖД	+	4						
	пост Армавир-Ставропольский	●	5			*			
	разъезд Уруп	○	11						
	станция Убеженская	●	19						
	разъезд Балластный (Западный)	●	31						
	станция Державная (Николаевская)	●	43			**			
	разъезд Сенгелевский	●	58						
	станция Недреманная	●	67						
	разъезд Татарский (ст. Темнолесская)	●	76						
	станция Базовая	●	86	5 уч. (≈ 72 версты) (4 дистанции ≈ по 18 верст)		*	X	Ставропольская губерния	
	разъезд Мамайка	●	94						
	станция Ставрополь – Туапсинский	●	106			**			
	станция Ставрополь – ВлкЖД	+	6						
	разъезд Ташла	○	115						
	разъезд 124 версты (Хуторской, Чла)	●	124						
	станция Старомарьевская	●	134			*	X		
	разъезд 145 версты (Дубровка, Бешпагир)	○	145						
	станция Спицевка (Грачевка)	●	154			**			
	разъезд Добавочный (Спицевка)	○	163	6 уч. (≈ 106 верст) (4 дистанции ≈ по 26,5 версты)	11 - 15				
	станция Кугуты	●	173			*	X		
	разъезд Калаус	●	181						
	станция Петровское	●	192						
	разъезд Крутые пески	○	202			**			
	разъезд Кисличья балка	○	212						
	станция Рогатая балка	○	223						
	разъезд Шишкино (Пичушкино)	○	232						
	станция Мокрая Буйвола	○	244						
	станция Благодарное	○	256						
Дивненская ветвь (верстовой отчет от станции Петровское)	разъезд Николина балка	○	11	7 уч. (≈ 86 верст) (3 дистанции ≈ по 29 версты)	16 - 19				
	разъезд 214 версты (Кевсала)	○	21			**			
	станция Эген (Эген-Балган, Предтеча)	●	32						
	станция Винодельное	○	40						
	станция Дербетовка	○	55						
	разъезд Гардачи (Максала)	○	70						
	станция Дивное (Гардачи)	○	78						

В скобках указаны названия станций и разъездов, которые встречаются в различной документации, но официально они утверждены не были;

+- Станции, которые действовали до начала строительства Благодарненской линии;

● – Станции / разъезды открытые и оборудованные до установления советской власти;

○ – Станции / разъезды не открытые до установления советской власти;

X – Депо;

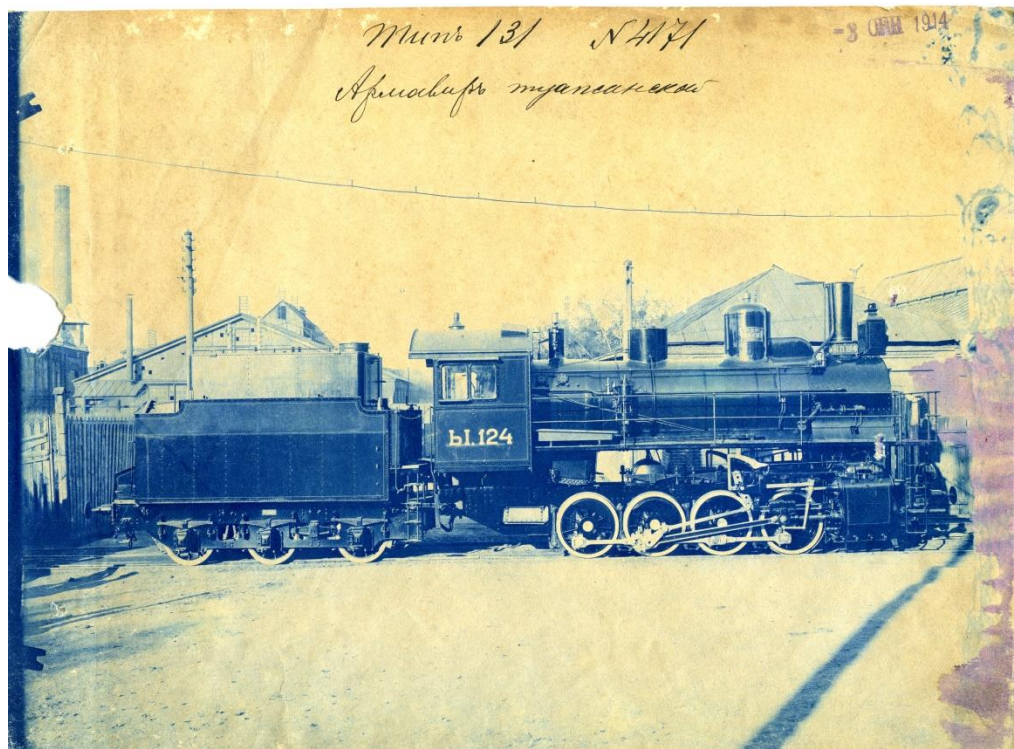
* – Больницы;

** – Приемные покои.

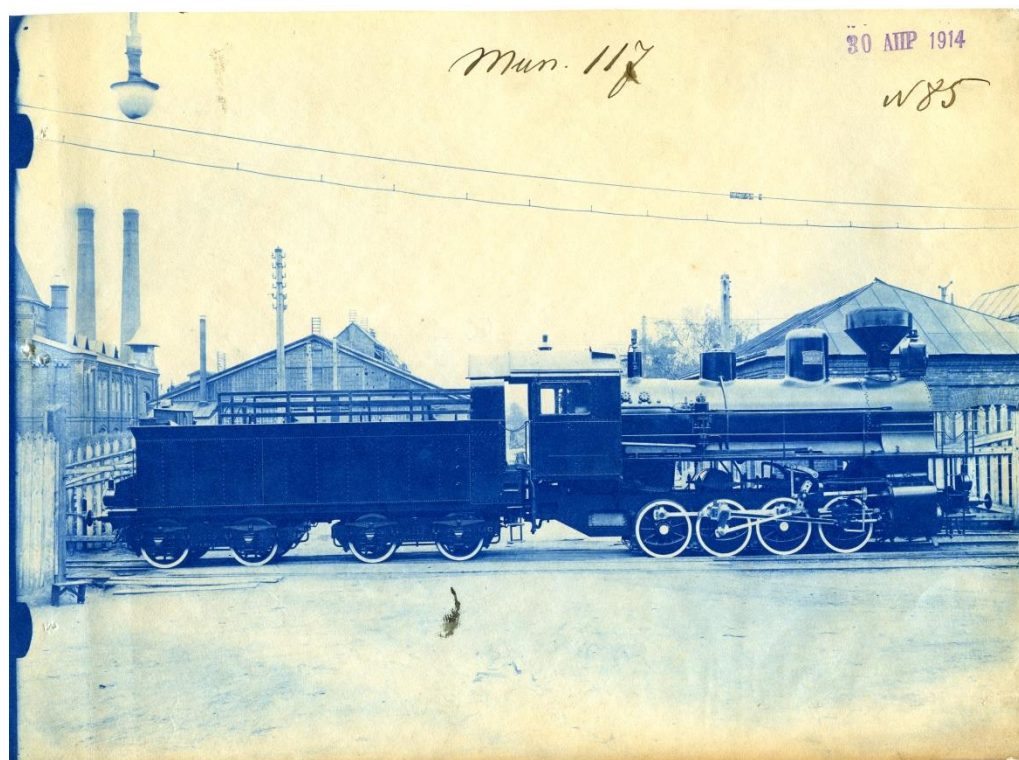
Таблица составлена автором на основе материалов более десятка архивных дел фонда 51 АОАА.

Приложение 3. Подвижной состав АТЖД.

3.1. Паровоз серии «Б». 1914 г.

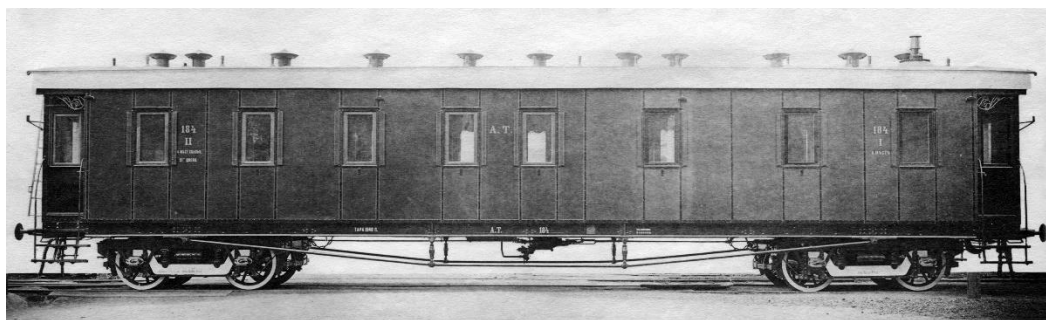


3.2. Паровоз тип 117. 1914 г.



* — снимки из частных коллекций

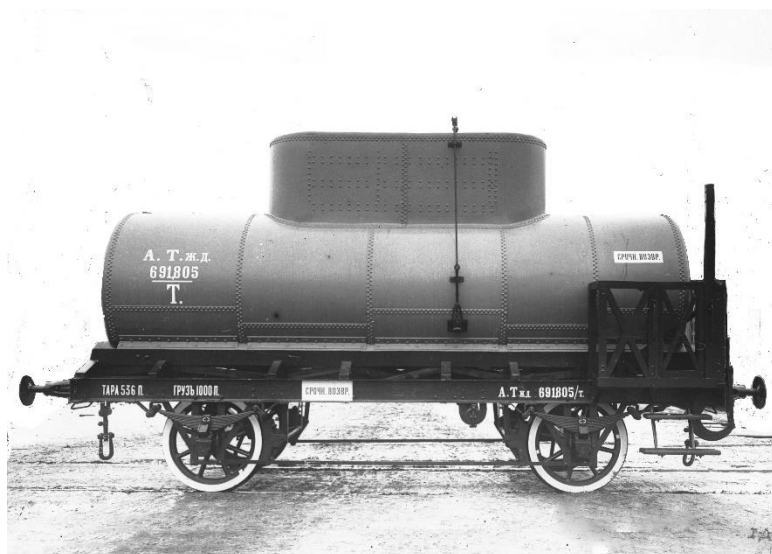
3.3. Пассажирский вагон-микст I-II классов АТЖД. 1914 г.



3.4. Служебный вагон АТЖД. 1914 г.



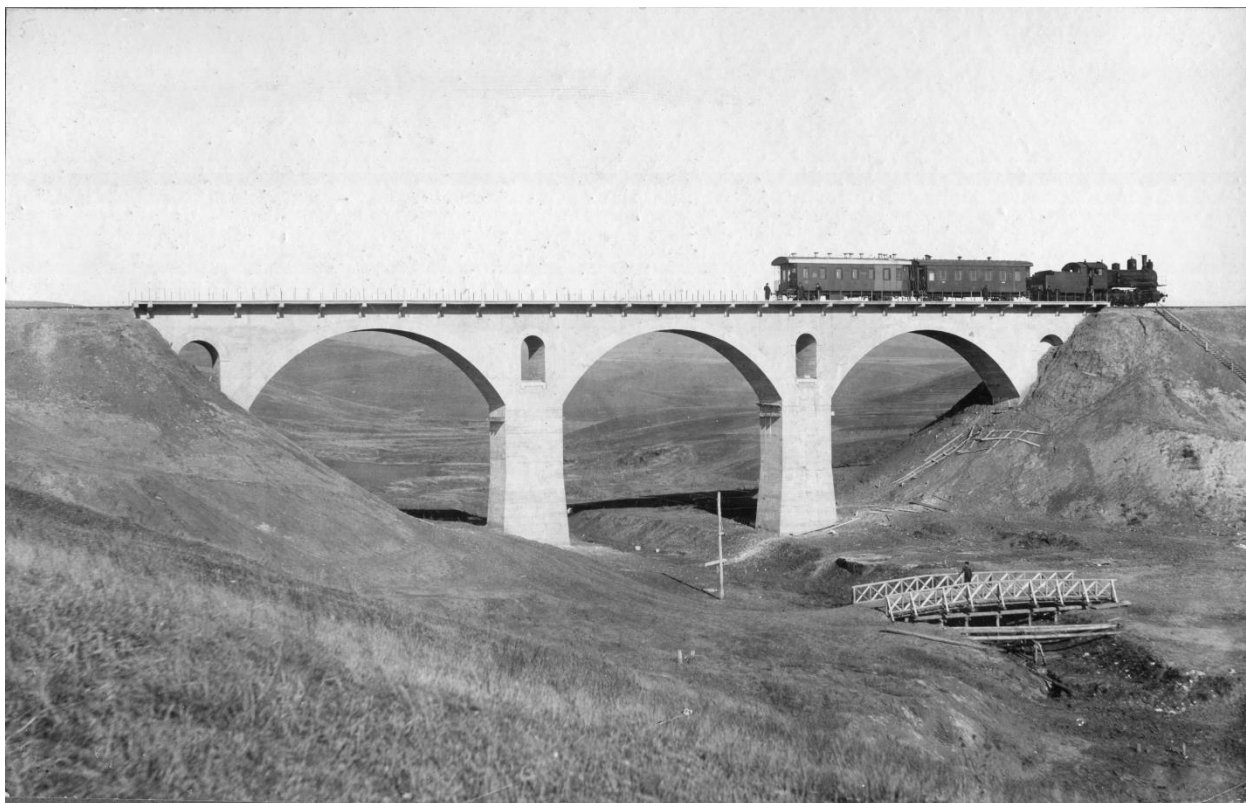
3.5. Цистерна АТЖД. 1914 г.



* — снимки из частных коллекций

Приложение 4. Искусственные сооружения и станции.

4.1. Арочный виадук Благодарненской линии на 32 версте. 1916-1917 гг.



4.2. Строительство виадука Благодарненской линии на 68 версте. 1916-1917 гг.



* – Из фондов Армавирского краеведческого музея.

4.3. Станция Хадыженская. 1913 г.**4.4. Станция Хадыженская. 1914 г.**

* – из фондов Туапсинского историко-краеведческого музея им. Н.Г. Полетаева

4.5. Пассажирское здание на станции Майкоп. 1942 г.



4.6. Пассажирское здание на станции Туапсе. 1914 г.

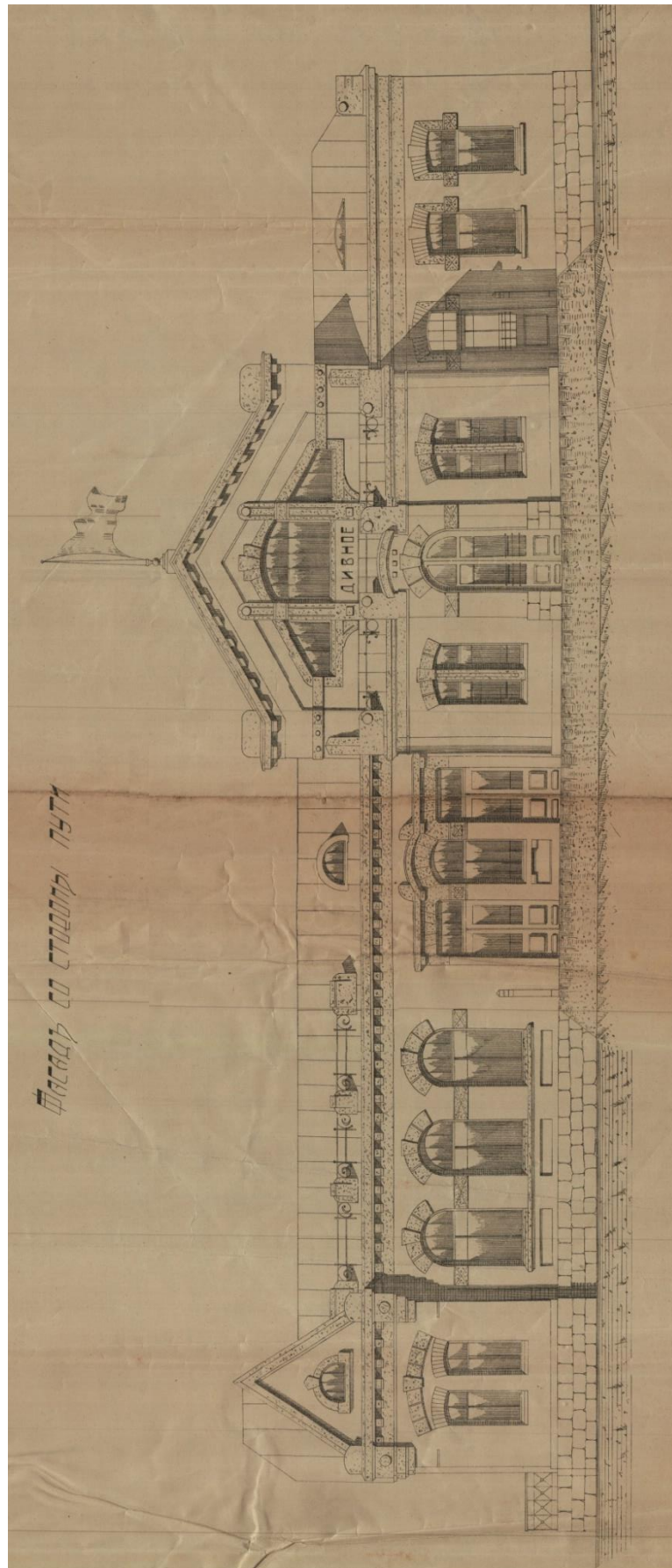


* – из фондов Туапсинского историко-краеведческого музея им. Н.Г. Полетаева

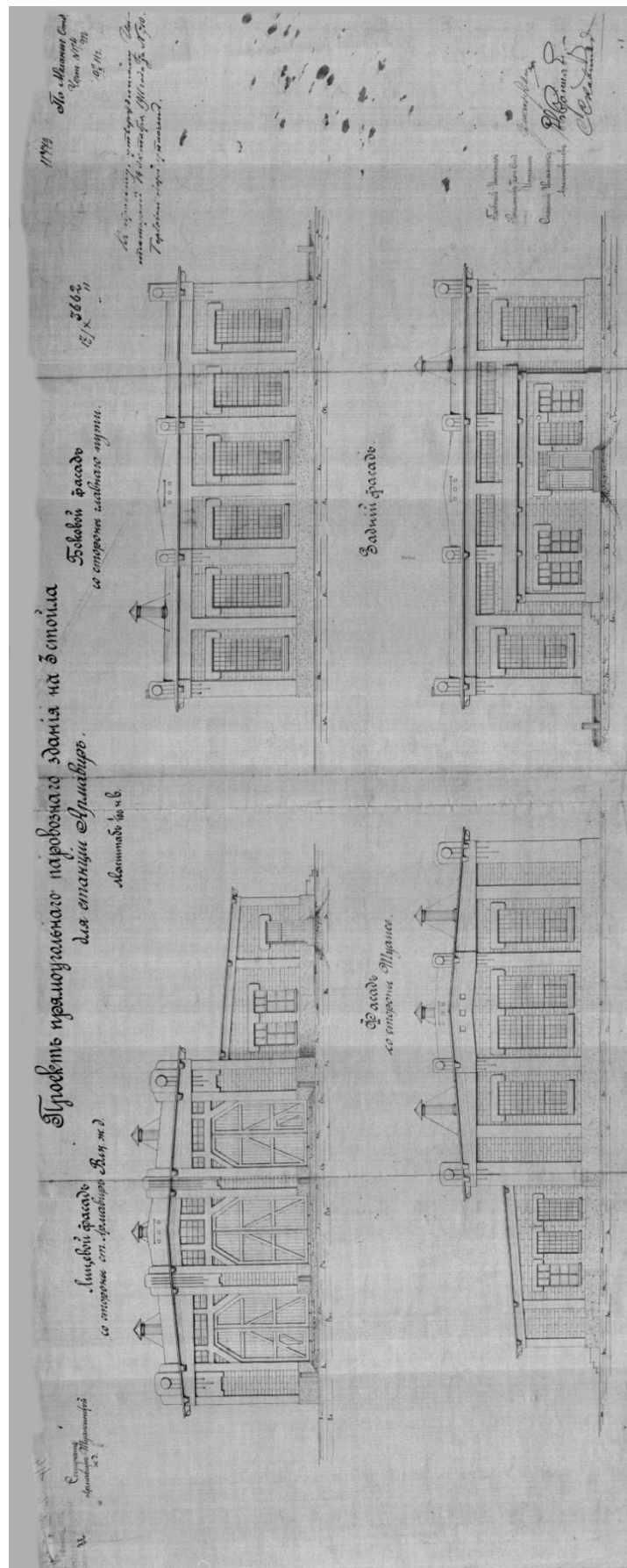
4.7. Эскиз типового пассажирского здания для станции IV класса.



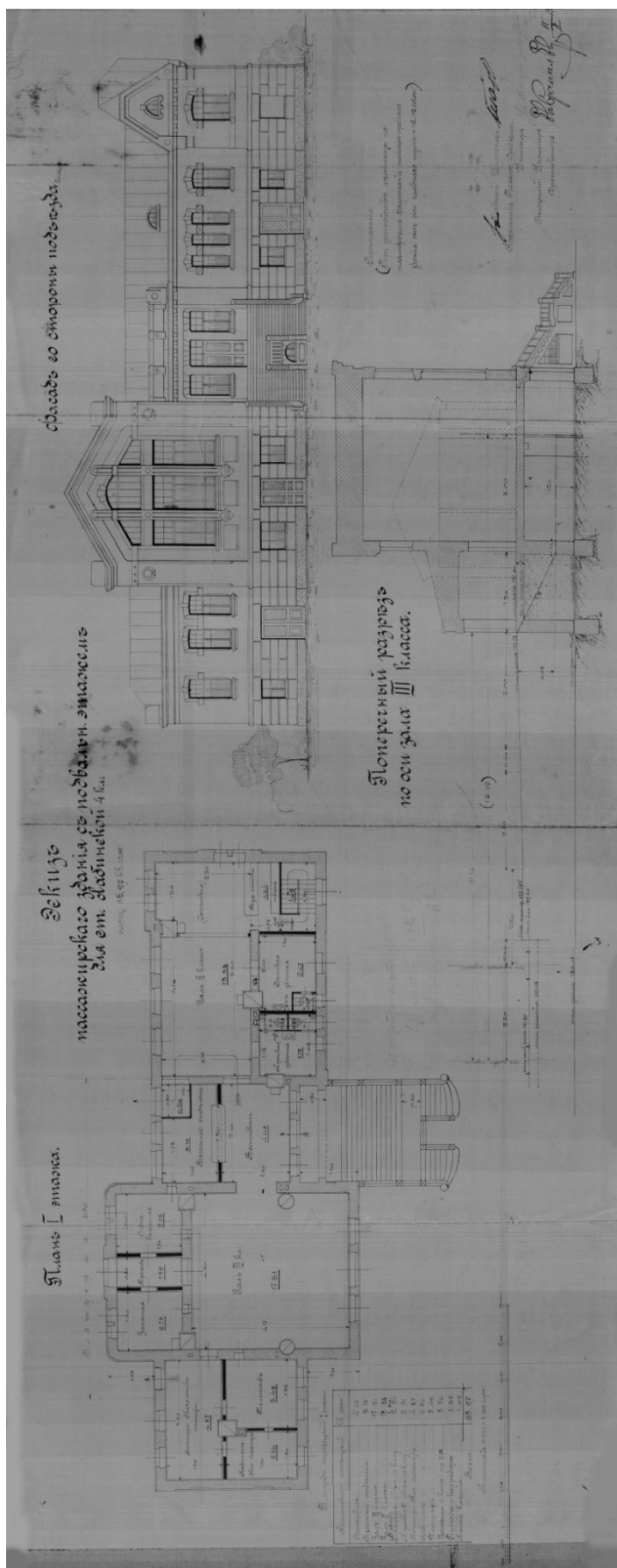
4.8. Эскиз типового пассажирского здания для станции IV класса.



4.9. Проект паровозного депо на станции Армавир. 1911 г.

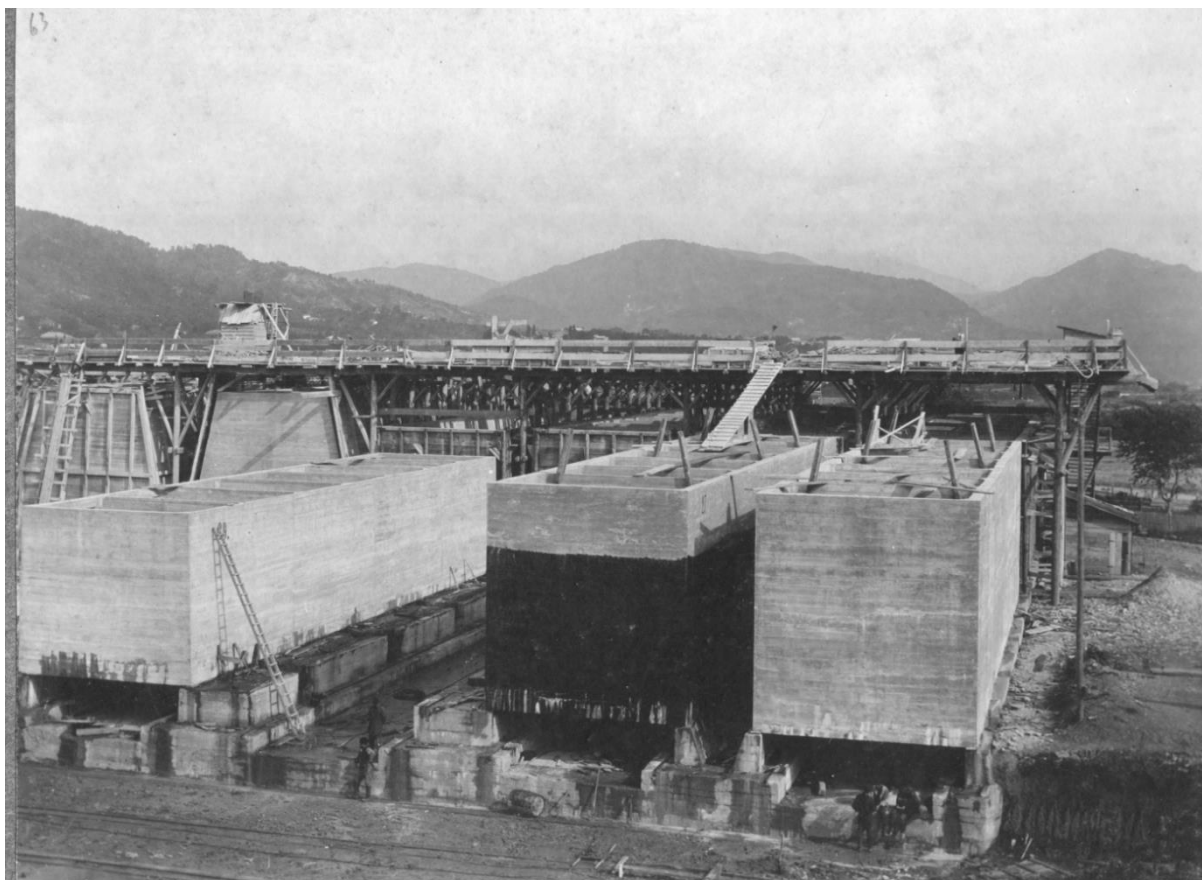


4.10. Эскиз пассажирского здания на станции Лабинская. 1913 г.

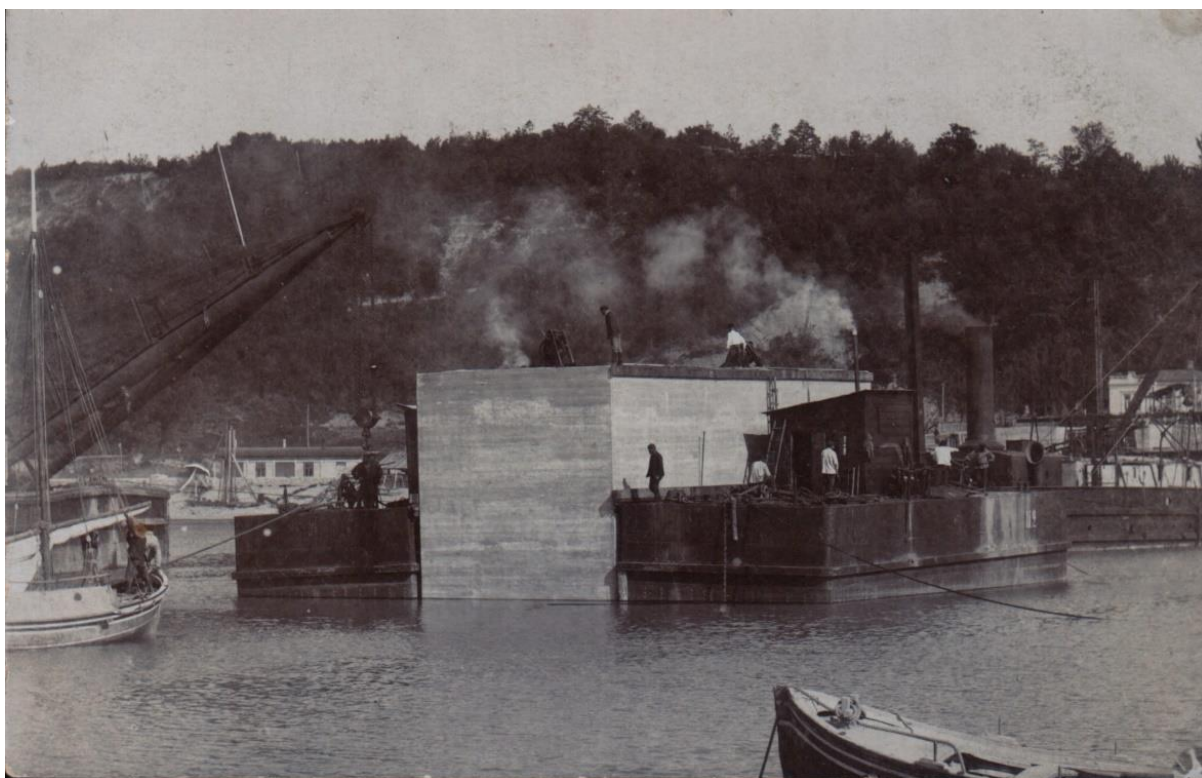


Приложение 5. Портостроительные работы.

5.1. Массивы-гиганты для волноломов коммерческого порта. 1913-1914 гг.



5.2. Транспортировка массива-гиганта. 1913-1914 гг.



* – из фондов Туапсинского историко-краеведческого музея им. Н.Г. Полетаева

Приложение 6. Руководители и служащие АТЖД.

6.1. Руководящий состав правления акционерного общества АТЖД. 1909-1920 гг.

Директор-распорядитель	
Перцов Петр Николаевич (ИИПС 1880)	30.04.1909 - 01.09.1910
Председатель правления	
Байдак Николай Дмитриевич (ИИПС 1876)	30.04.1909 - 01.04.1914
Викторов Георгий Николаевич (ИИПС 1892)	01.04.1914 - 02.05.1916
Давыдов Виктор Федорович	24.05.1916 - 01.02.1918
Немчинов Владимир Васильевич (ИИПС 1884)	02.01.1919 - *
Директора правления	
Путилов Алексей Иванович	30.04.1909 - 15.02.1912
Переясловский Андрей Дмитриевич	30.04.1909 - 06.11.1914
Перцов Николай Николаевич (ИИПС 1880)	30.04.1909 - 29.05.1910
Крипс К.Б.	15.06.1909 - 17.07.1910
Савицкий Василий Платонович	29.05.1910 - 02.05.1916
Дрейер Александр Константинович	29.05.1910 - 18.04.1912
Тарасов Аслан Александрович	28.04.1912 - 02.05.1916
Маймулин Иван Александрович (ИИПС 1908)	28.04.1912 - 07.05.1915 02.05.1916 - *
Давыдов Виктор Федорович	07.05.1915 - 24.05.1916
Николенко Яков Фомич	07.05.1915 - 22.04.1916
Нерода Иван Васильевич (ИИПС 1883)	02.05.1916 - 21.01.1917
Немчинов Владимир Васильевич (ИИПС 1884)	02.05.1916 - 02.01.1919
Саруханов Иосиф Георгиевич.	30.11.1916 - 01.04.1918
Краснов Платон Николаевич	11.12.1918 - *
Верблюнер Александр Иванович (ИИПС 1896)	11.12.1918 - *
Корольков Владимир Петрович	17.07.1919 - *
Кандидаты в директора правления	
Николенко Яков Фомич	30.04.1909 - 07.05.1915 27.07.1917 - *
Кон Исидор Мартынович	30.04.1909 - 01.02.1911
Гурвич Михаил Николаевич	30.04.1909 - 26.04.1912
Михайлов Д.А.	17.05.1911 - 28.04.1912
Аджемов Моисей Сергеевич	28.04.1912 - 30.11.1915
Верблюнер Александр Иванович (ИИПС 1896)	28.04.1912 - 10.09.1918
Саруханов Иосиф Георгиевич.	07.05.1915 - 30.11.1916
Иванов Павел Григорьевич	18.04.1916 - 17.07.1919
Вильде Георгий Рудольфович	11.12.1918 - *
Иваньков Дмитрий Савельевич	17.07.1919 - *

ИИПС – Институт инженеров путей сообщения Александра I.

* – Занимали свои должности до ликвидации акционерного общества АТЖД как юридического лица.

Таблица составлена автором на основе материалов более десятка архивных дел фонда 51 АОАА.

6.2. Руководители строительных управлений общества АТЖД. 1909-1920 гг.

Руководители строительного управления АТЖД		
Ф.И.О. (год выпуска)	должность	Период пребывания в должности
Березин Петр Владимирович (ИИПС 1833)	Главный Инженер	14.05.1909 - 28.07.1910
Шахбудагов Григорий Григорьевич (ИИПС 1896)	Помощник главного инженера	15.05.10 - 01.06.12
Виллер Николай Иосифович (ИИПС 1886)	Главный Инженер	01.08.10 - 01.06.1912
Шахбудагов Григорий Григорьевич (ИИПС 1896)	Главный Инженер	01.06.12 - 12.06.1919
Гарф Николай Карлович (ИИПС 1896)	Первый помощник главного инженера	18.11.12 - 01.01.15
Карачевский-Волк Александр Иосифович (ИИПС 1890)	Второй помощник главного инженера	01.01.13 - 01.04.15
Лоренц Рудольф Фридрихович (ИИПС 1898)	Первый помощник главного инженера	01.04.15 - 12.06.19
Скляр Александр Васильевич (ИИПС 1902)	Второй помощник главного инженера	01.04.15 - 12.06.19
Лоренц Рудольф (Федорович) (ИИПС 1898)	Главный Инженер	12.06.19 - 01.08.19
Скляр Александр Васильевич (ИИПС 1902)	Первый помощник главного инженера	12.06.19 - 01.08.19
Скляр Александр Васильевич (ИИПС 1902)	Главный Инженер	01.08.19 - *
Русанов Алексей Гаврилович (ИИПС 1902)	Помощник главного инженера	16.10.19 - *
Руководители портостроительного управления АТЖД		
Пятницкий Николай Константинович (ИИПС 1895)	Главный Инженер	01.07.12 - 19.04.13
Копылов Александр Алексеевич (ИИПС 1899)	Главный Инженер	09.04.13 - 24.04.15
Хмелевский Александр Юлианович (ИИПС 1903)	Главный Инженер	24.03.15 - 27.01.16
Зубов Иван Михайлович (ИИПС 1893)	Временно исполнял обязанности главного инженера	06.02.16 - октябрь 1916
Толмачев Федор Федорович (ИИПС 1897)	Главный Инженер	11.02.16 (фактически - октябрь) - *

ИИПС – Институт инженеров путей сообщения Александра I.

* – Занимали свои должности до ликвидации акционерного общества АТЖД как юридического лица.

Таблица составлена автором на основе материалов более десятка архивных дел фонда 51 АОАА.

6.3. Руководители эксплуатационного управления АТЖД. 1914-1920 гг.

Управляющие эксплуатацией АТЖД		
Ф.И.О. (год выпуска)	должность	Период пребывания в должности
Нерода Иван Васильевич (ИИПС 1883)	Управляющий	01.05.1914 - 24.05.16
Булгаков Николай Митрофанович (ИИПС 1903)	Первый помощник управляющего дорогой	16.04.15 - 15.01.19
Федоров Владимир Александрович	Второй помощник управляющего дорогой	28.05.16 - 01.08.17
Кирпичников Александр Алексеевич (ИИПС 1903)	Третий помощник управляющего дорогой	28.05.16 – сведения не обнаружены
Булгаков Николай Митрофанович (ИИПС 1903)	Исполнял обязанности управляющего	24.05.16 - 08.04.17
Чернушенко Александр Петрович	Временно исполнял обязанности управляющего	29.08.18 - 05.10.18
Кирпичников Александр Алексеевич (ИИПС 1903)	Временно исполнял обязанности управляющего	05.10.18 - 30.11.18
Сокович Владимир Александрович (ИИПС 1902)	Управляющий	08.04.17 - 01.10.18
Кашкин Николай Николаевич (ИМИУ 1895)	Управляющий	01.12.18 - *
Кирпичников Александр Алексеевич (ИИПС 1903)	Первый помощник управляющего дорогой	22.04.19 - 15.09.19
Гаврилов Николай Арсеньевич	Второй помощник управляющего дорогой	22.04.19 - 11.09.19
Дзержкович Павел Андреевич	Третий помощник управляющего дорогой	22.04.19 - 11.09.19
Гаврилов Николай Арсеньевич	Первый помощник управляющего дорогой	11.09.19 - *
Дзержкович Павел Андреевич	Второй помощник управляющего дорогой	11.09.19 - *
Шухов Владимир Владимирович	Третий помощник управляющего и инженер по особым поручениям	15.02.20 - *

ИИПС – Институт инженеров путей сообщения Александра I.

ИМИУ – Императорское Московское инженерное училище.

* – Занимали свои должности до ликвидации акционерного общества АТЖД как юридического лица.

Таблица составлена автором на основе материалов более десятка архивных дел фонда 51 АОАА.

**6.4. Инициатор создания АТЖД
Александр Николаевич Кривенко.**



**6.5. Учредитель
акционерного общества АТЖД
Петр Николаевич Перцов**



**6.6. Главный инженер АТЖД
(14.05.1909 - 28.07.1910)
Петр Владимирович Березин**



**6.7. Главный инженер АТЖД
(01.08.10 - 01.06.1912)
Николай Иосифович Виллер**



* – Из собрания Федерального государственного бюджетного учреждения культуры «Центральный музей железнодорожного транспорта Российской Федерации».

**6.8. Главный инженер АТЖД
(01.06.12 - 12.06.1919)
Григорий Григорьевич Шахбудагов ***



**6.9. Управляющий эксплуатацией АТЖД
(01.05.1914 - 24.05.16)
Иван Васильевич Нерода**



**6.10. Управляющий эксплуатацией АТЖД
(08.04.17 - 01.10.18)
Владимир Александрович Сокович**

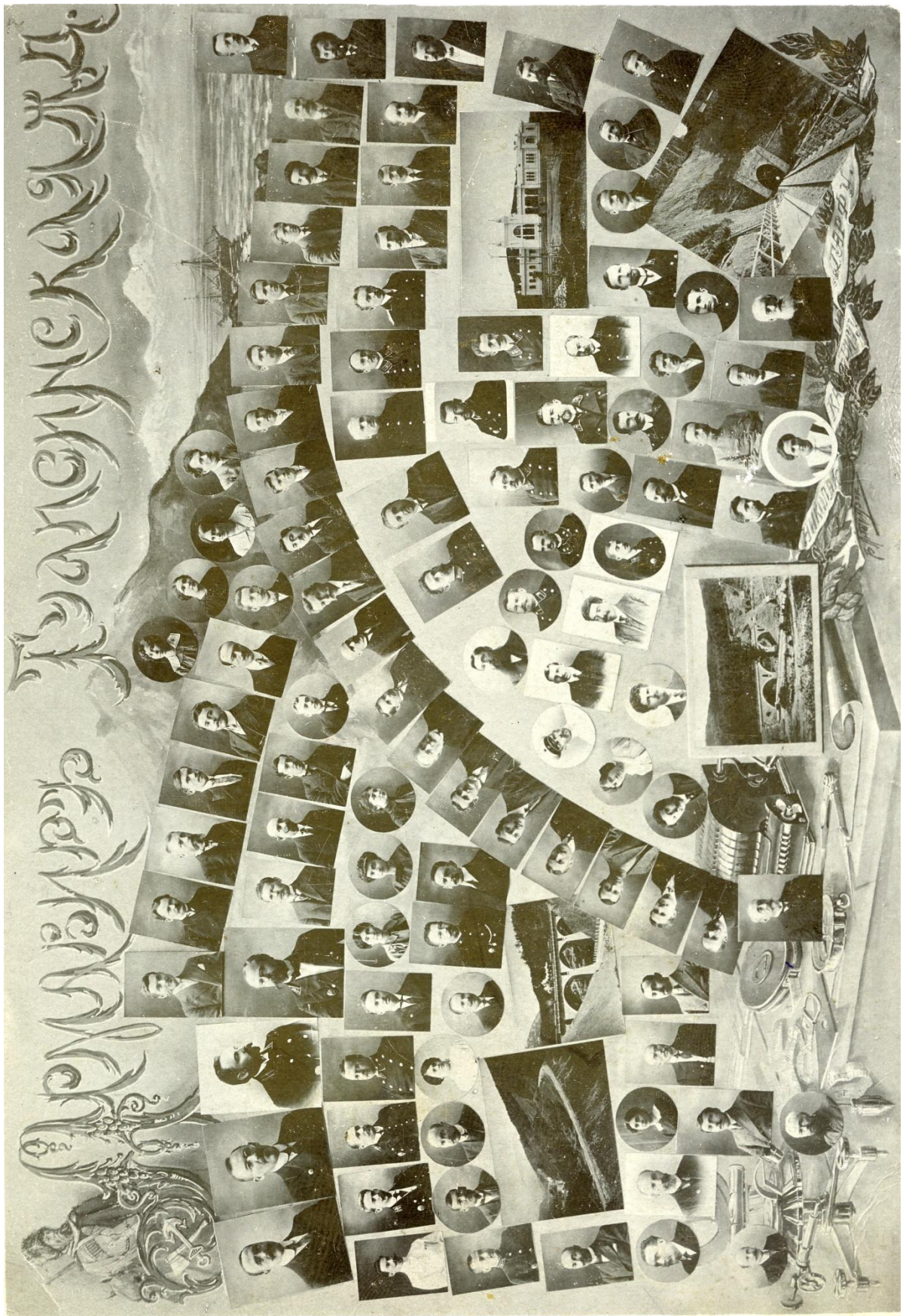


**6.11. Управляющий эксплуатацией АТЖД
(01.12.18 - до ликвидации акционерного
общества)
Николай Николаевич Кашкин**



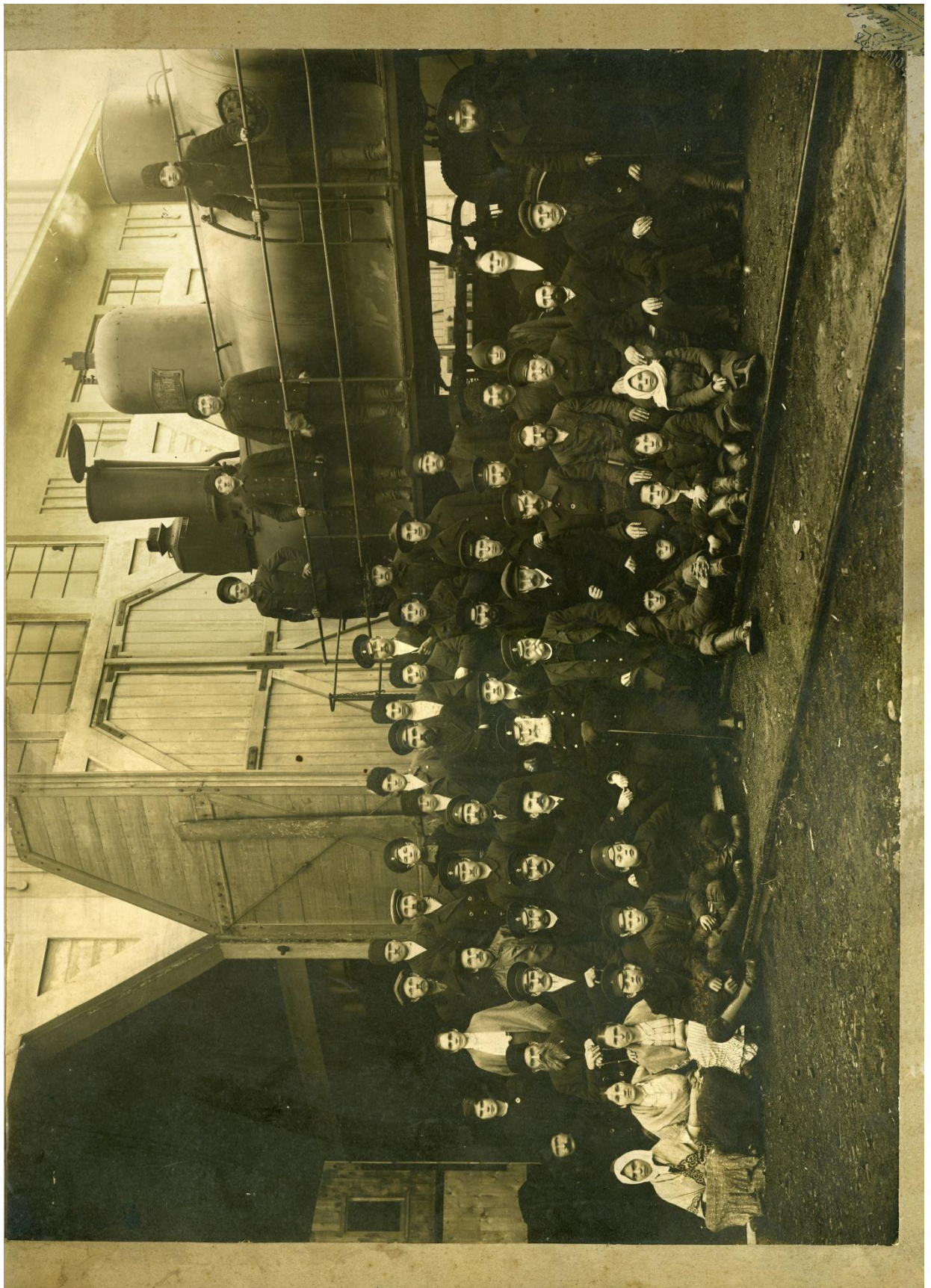
* – Из собрания Федерального государственного бюджетного учреждения культуры «Центральный музей железнодорожного транспорта Российской Федерации».

6.12. Групповая фотография служащих АТЖД. 1914 г.*



* – Из фондов Армавирского краеведческого музея.

6.13. Групповая фотография работников армавирского депо АТЖД. 1914 г. *



* – Из фондов Армавирского краеведческого музея.