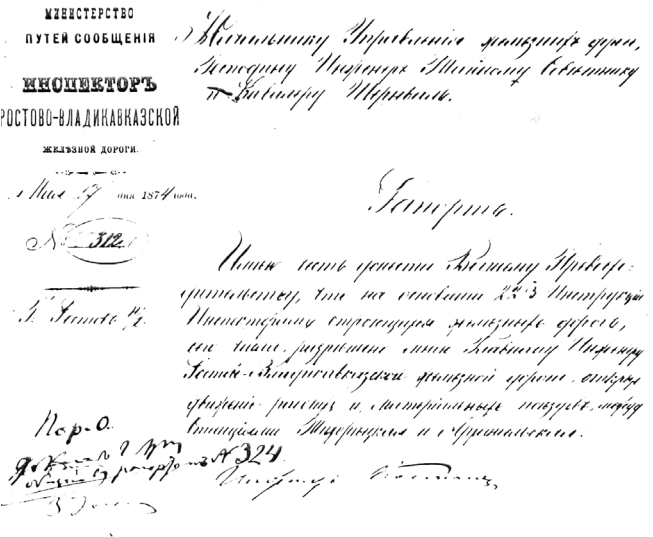


О ЧЁМ ПОВЕДАЛИ МУЗЕЙНЫЕ ФОНДЫ?

# Упрямству вопреки. Как «благодаря» решению казаков в степи вырос Тихорецк?

150 лет назад произошло событие, после которого на географической карте Российской империи появился наш город.



Первый грузовой поезд на участке Тихорецкая – Романовский пост, 1874 г.

Первый рапорт об открытии движения рабочих поездов через ст. Тихорецкую: «Начальнику Управления железных дорог, Господину Инженер Тайному Советнику и Кавалеру Шернваль. Имею честь доложить Вашему Превосходительству, что, на основании 22-й Инструкции Инспекторам строящихся железных дорог, разрешено мною Главному Инженеру Ростово-Владикавказской железной дороги открыть движение рабочих и материальных поездов между станциями Тихорецкая и Архангельская».

## ОТПРАВНАЯ ТОЧКА

17 мая 1874 года через новую станцию Тихорецкую Ростово-Владикавказской железной дороги прошел первый грузовой поезд. Это событие стало отправной точкой тихорецкого летоисчисления. Станция, а потом и город получили свое название от рядом расположенной одноименной станицы Тихорецкой – она же современная станица Фастовецкая. Сама станция была больше похожа на полустанок со своим деревянным вокзалом и несколькими барачными постройками с числом жителей не более ста человек. Но в 1885 году Кубанское областное правление заслушало доклад с обоснованием образования близ станции Тихорецкой городско-го поселения.

## СЕМЬ ВЁРСТ ОТ СТАНИЦЫ

Владикавказскую железную дорогу прокладывали через кубанские степи. Почти вся земля являлась неотъемлемой собственностью казачества, и вот у них, у казаков, нужно было получить земли для отведения под дорогу. Станица Тихорецкая в то время была крупным населённым пунктом с хорошо развитой торговлей. В интересах акционеров-железнодорожников было прокладывать дорогу у этого населённого пункта – во-первых, здесь можно было черпать нужную рабочую силу, во-вторых, это освобождало бы их от излишних расходов на постройку жилых помещений для обслуживающе-

го персонала.

Строительство железной дороги причиняло беспокойство станичному начальству и местным богачам, нарушало патриархальный уклад жизни. Старики, вершившие по тогдашнему обычаю жизнь, все как один воспротивились тому, чтобы дорога проходила у их казачьей станицы. Не помогли ни уговоры, ни подкупы, ни приказания. Не дать вовсе земли под дорогу они не могли, но дать её там, где они хотят, было их право. Старики решили дать землю под дорогу за семь вёрст от станицы, чтобы не было слышно паровозных гудков, чтобы не пугать домашний скот и маленьких детей.

## СТАНЦИЯ ПРИРАСТАЛА ДОМАМИ

Упорство стариков здорово ударило по акционерам. Отсутствие жилья на станции вынудило их ставить в степи бараки для строителей, соорудить вокзал и станиционные постройки.

Первой такой привокзальной постройкой была деревянная гостиница, расположенная на нынешней улице Красноармейской, она занимала углы улицы Октябрьской и Короткой. Потом, когда пошли поезда, отстроили здания для почты и полиции. То, что казаки не пустили железную дорогу к станице и не давали рабочим земли под застройку, стало тоже решающим обстоятельством для будущего города. Ни одна станция на Владикавказской железной дороге не имела такого количе-

## РОЖДЕНИЕ МАСТЕРСКИХ

Долгое время станция была промежуточной и не имела никакого значения. Однако со строительством железнодорожных веток к новороссийскому порту и к Царицыну она стала узловой. Жители и торговцы близлежащих станиц стали осознавать значение железной дороги для торговых сделок, появились хлебные склады и амбары. Неудержимо рос поток грузов.

В Ростове скапливалось большое количество локомотивов, их ремонт задерживался. Тогда на узловой Тихорецкой стали сооружать паровозные мастерские – их официальное открытие состоялось в 1899 году.

Однако уже в начале XX века акционеры железной дороги стали изыскивать поводы к закрытию тихорецких мастерских, подготовив депо в Кавказской, Минеральных Водах и Грозном к возможности производить там средний ремонт паровозов, а капитальный доверить исключительно ростовским мастерским. Поводом же послужили забастовки на станции в период с 1902-го по 1905 год и убийство начальника мастерских Тарашкевича.

## ОБ ЭТОМ ПИСАЛА «ИСКРА»

Уже во время освящения новых паровозоремонтных

мастерских – 18 февраля 1900 года – около двухсот рабочих разгромили гостиницу, в которой находилась администрация станции Тихорецкой Владикавказской железной дороги. Несмотря на стихийный характер выступления «мастерских людей», причины для протеста все же были – крайне низкая заработная плата и тяжелые условия труда.

Летом 1902 года ленинская газета «Искра» несколько раз упоминала о тихорецких событиях, подчеркивая их важное значение для организации классовой борьбы пролетариата и буржуазии. Развитию агитации среди рабочих способствовало и открытие в Тихорецке образовательных учреждений – среди учителей нередко оказывались лица с революционными настроениями.

## ВСЁ ИЗМЕНИЛ НАЧАЛЬНИК

Большой прибыли Тихорецкие мастерские в первые годы не приносили. Капитальный ремонт паровозов производился как исклеченные. Оборудование поставлялось из Батайска и ростовских мастерских. Частью были новые станки, но в основном старые. Первые квалифицированные рабочие, человек 50 разных специальностей, тоже были направлены из Ростова-на-Дону. Никаких механических приспособлений сначала не было. Все тяжести брали на себя, а непосильные – большим гуртом.



Русский писатель А.И. Куприн.

В 1900 году в своих очерках «Путевые картинки» писатель Александр Иванович Куприн написал: «На пути от Ростова к Новороссийску самый важный железнодорожный пункт – станция Тихорецкая. Это узел, от которого поезда расходятся по трём направлениям: на Новороссийск, на Владикавказ и на Царицын. Отсюда же мы вступаем в Кубанскую область. Какой привольный, богатый и, по-видимому, сытый край эта Кубанская область! Смотришь в окно и не налюбуешься... За Тихорецкой начинает чувствоваться близость Кавказа».

Бывали случаи, когда паровозы, попадавшие на капитальный ремонт, простаивали в мастерских по несколько месяцев. Порой участки тяги и депо железной дороги избегали присылать сюда паровозы для ремонта ввиду высокой стоимости работ. В апреле 1908 года был назначен новый начальник мастерских Войткевич. Будучи деятельным инженером, он начал рационализировать работу мастерских.

За 10 лет его пребывания начальником паровозоремонтные мастерские стали неузнаваемыми в сравнении с 1905 годом, и об их закрытии больше не было рассуждений.

Подготовили Александр МАСЛЯНИК, А. ЖИДКОВ, директор Тихорецкого историко-краеведческого музея, О. КУЛЕШ, научный сотрудник.