

Предоставил Тихорецкий историко-краеведческий музей

ДАТА В КАЛЕНДАРЕ

ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА И СТАНЦИЯ ТИХОРЕЦКАЯ. ОБЩАЯ ИСТОРИЯ ДЛИНОЙ 150 ЛЕТ

В. МИНУТИН, г. Тихорецк

КАК ВСЁ НАЧИНАЛОСЬ?

150 лет назад состоялось открытие движения по Ростово-Владикавказской железной дороге. Благодаря этому не только родилась станция Тихорецкая, но и постепенно развивался наш город.

Вернёмся на полторы сотни лет назад. Российская империя, начало второй половины 19 века. Недавно закончились Крымская и Кавказская войны, отменено крепостное право. На троне в столице, Санкт-Петербурге, сидит царь-батюшка, император Александр II.

Почти одновременно, в 1870 году с запада и в 1871 году с востока, к Дону в Ростов подходят две железные дороги: Курско-Харьковская-Азовская и Козлово-Воронежская-Ростовская. Они соединили город и крупный речной порт, стоявший на оживлённом водном пути, с центральными губерниями страны и столицей.

На юг за Доном и на восток за Волгой железных дорог в России тогда не было. А за Доном лежали Азия и Северный Кавказ, представлявший собой обширную территорию с колоссальным хозяйственным потенциалом. Развитие здесь производственных сил и рост торговых оборотов сдерживались бездорожьем и отсталостью средств передвижения. Гужевой транспорт и выючные караваны, как и крупные водные пути, были неспособны удовлетворить потребность в перевозках деятельной части населения и предприимчивых деловых людей, не отвечали стратегическим и политическим замыслам царского правительства. Такое положение не могло продолжаться долго.

ВЫСОЧАЙШЕЕ ПОВЕЛЕНИЕ ИМПЕРАТОРА

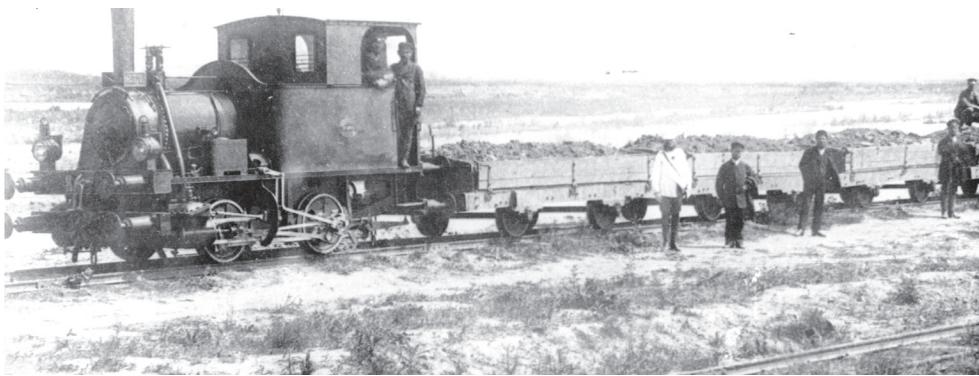
7 января 1869 года наместник Кавказа великий князь Михаил Николаевич представил императору записку о необходимости соединения Кавказа железной дорогой с общей сетью империи в направлении от Ростова-на-Дону до Владикавказа с ветвью к Чёрному морю.

22 января 1870 года на особом совете при императоре последовало высочайшее повеление включить линию от Ростова до Владикавказа в сеть главнейших железных дорог и приступить к её строительству не позднее 1872 года.

В результате изысканий в комитет железных дорог 24 февраля 1872 г. министр путей сообщения А.П. Бобринский представил четыре варианта. 7 марта 1872 года высочайше был утверждён второй вариант прокладки железнодорожной линии - через Романовский Пост.

Концессию (разрешение) на строительство получил коллежский асессор, барон Рудольф Васильевич Штейнгель, служивший тогда на Царскосельской железной дороге. По условиям концессии он обязан был в трёхмесячный срок создать акционерное общество Ростово-Владикавказской железной дороги для постройки в три года железнодорожной линии Ростов-Владикавказ.

2 июля (14 июля по новому стилю) 1872 г. принимается Устав Ростово-Владикавказской



Первый грузовой поезд с материалами для строительства железной дороги на участке Тихорецкая - Романовский пост (Кавказская), 1874 г. Фото музея Тихорецкого локомотивного депо.

железнодорожной и технические условия по её строительству. Оно было разделено на три участка:

- от Ростова до реки Кубань;
- от реки Кубань до станицы Прохладной;
- от ст. Прохладной до Владикавказа.

КОЛОССАЛЬНЫЙ ТРУД

Руководить строительством и рабочей эксплуатацией строящейся дороги назначается Владимир Михайлович Верховский (1835-1916 гг.). Инженер путей сообщения принимал участие в строительстве Московско-Курской железной дороги, занимал должность управляющего Петергофской ж.-д. При государственной сдаче дороги в эксплуатацию в 1875 году он становится её новым управляющим (начальником).

Управление строительством находилось в Ростове-на-Дону.

Строительство железных дорог в то время - это прежде всего колоссальный труд по перемещению грунта при устройстве насыпей и выемок под железнодорожное полотно заданного уровня. На таких работах, кроме телеги, запряжённой лошадьми, ручной тачки, лопаты и заступа никакие другие механизмы не применялись. На прокладку линий было нанято 17000 рабочих людей из российских губерний.

Согласно техническим условиям, дорога строилась однопутной с обстороссийской колеёй 1524 миллиметра. Расстояние между станциями - не более 25 вёрст. Посередине между станциями должно быть устроено земляное полотно под будущие разъезды без укладки рельсов. С ростом грузопотока в начале 1880-х так появились на тихорецкой земле разъезды Тихонький и Шохры.

СТОРОЖЕВЫЕ ДОМА - СИМВОЛ ЭПОХИ

Балластом для рельсо-шпальной решётки служил песок толщиной 0,2 сажени. Количество шпал (поперечен) на версту - 1400 штук, они в основном были дубовые. Рельсы - 18-футовые.

Помимо вокзалов, паровозных депо, станционных построек, вдоль всей дороги для охраны и текущего содержания пути строились сторожевые дома, а для прохода скота и проезда гужевого транспорта - железнодорожные переезды. Так, от Тихорецкой до Леушковской было 11 ж.-д. переездов, десять одиночных и два двойных сторожевых дома. К слову, их впоследствии стали называть в народе «будками». Некоторые из этих «будок» - крепкие кирпичные строения на каменных фундаментах глубиной до двух метров - стоят вдоль дороги до сих пор! В Тихорецке это дом на Кавказском переезде, полностью сохранивший в себе архитектуру того времени.

Согласно документам 1882 года, в сторожевых домах на линии Леушковская - Тихорецк проживали 86 человек (32 мужчины и 54 женщины) - рабочие со своими семьями.

Линейный сторож при исполнении своих служебных обязанностей имел сигнальные



Так сейчас выглядит сторожевой дом на Кавказском переезде.

фонари зелёного и красного цвета, рожок сигнальный, ключ для гаек, молоток для костылей, лейку для масла, бляху медную.

Между станциями для обеспечения движения поездов параллельно железнодорожной линии устанавливали столбы для линии электромагнитной телеграфной связи. На станциях были телеграфные аппараты фирм «Сименс» и «Морзе».

ПЕРВЫЙ РАБОЧИЙ ПОЕЗД

При строительстве участка дороги сдавались во временную эксплуатацию по мере их готовности. Первый рабочий поезд прибыл на станцию Тихорецкая со станции Леушковской 23 апреля (5 мая по новому стилю) 1874 года. 17 мая (29 мая) открыто движение рабочих и материальных поездов между Тихорецкой и Архангельской, а 14 июня (26 июня) - между Тихорецкой и станцией Мирской.

Благодаря выносливости, трудолюбию, сноровке и мастерству непритворного в быту русского человека, вооружённого простейшими орудиями труда, железная дорога Ростов-Владикавказ со всеми инженерными и гражданскими сооружениями, как и намечалось, была построена в три года. Официальное открытие движения (правильное, как тогда называлось) состоялось 2 июля (14 июля) 1875 года. 150 лет назад!

За короткий срок был выполнен гигантский по тем временам объём строительных работ. Построено 653 версты главных путей и 81,5 вёрст станционных и подъездных. Объём земляных работ - 900000 м³, в путь было уложено 2842 тысячи пудов рельсов, 1028 тысяч поперечен, установлено 653 верстовых и 13060 телеграфных столбов. Построено 33 крупных и средних моста, 404 одиночных и 72 двойных сторожевых дома с сараями и заборами, 70 казарм для ремонтных рабочих, 400 колодцев при сторожевых домах и казармах, удалённых

ВМЕСТО ПОСЛЕСЛОВИЯ

Сейчас линия Ростов - Владикавказ - современная, двухпутная, электрифицированная, скоростная железнодорожная магистраль. Благодаря её строительству в бескрайней кубанской степи, вдаль от населённых пунктов 150 лет назад, 14 июля 1875 г., официально была открыта для «правильного движения» железнодорожная станция Тихорецкая. Тогда это была станция всего в несколько путей, с пассажирской и товарной платформами между ними, длиной 60 и 20 сажень соответственно, без навеса.

Но именно она дала старт тому, что мы имеем сейчас: улицы и дома Тихорецка, железнодорожный вокзал, локомотивное депо, дистанции пути и связи, школы и больницы, банки и офисы, заводы и город с населением 60 тысяч жителей.

от источников водоснабжения, 460 железнодорожных переездов. Между Ростовом и Батайском возведена восьмиверстовая земляная дамба и пойменный мост длиной 250 сажень. В 1875 году открылся для движения и первый в России разводной мост через реку Дон.

В строй вошли 37 железнодорожных станций. Среди них первого класса - Ростов, где был крупнейший на юге России пассажирский вокзал, и наша Тихорецкая четвёртого класса.

К открытию движения закупили 20 пассажирских паровозов серии Б и 54 товарных паровоза серий В, Г, Д, Е, Ж, 74 пассажирских вагона, 12 багажных, 4 арестантских, 1400 товарных.

НОВЫЙ ЭТАП РАЗВИТИЯ

Первые годы работы не приносили обществу Ростово-Владикавказской железной дороги прибыли. В 1876 году, к примеру, по дороге обращалась одна пара товарно-пассажирских поездов. Было перевезено 308 тысяч пассажиров и 4 млн 859 тыс. пудов груза. Резкий рост посевных площадей на Дону и Кубани, в основном пшеницы, приводил к резкому росту её производства и, как следствие, выхода большого количества зерна на рынок и не только внутри России. Назрела жизненная необходимость прямого выхода железной дороги к портам Чёрного моря.

В конце 1881 года власти кубанской области обращаются к императору, уже Александру III, с ходатайством о строительстве такой дороги, от Ростово-Владикавказской к морю через Екатеринодар. В июле 1883 г. правление общества просит о предоставлении ему права на строительство от станции Тихорецкая до Новороссийска. Такое право было предоставлено решением комитета министров и высочайше удовлетворено 9 ноября 1883 г. Для нашей станции четвёртого класса это стало поистине историческим решением! Забегая вперёд, скажем: после ввода в эксплуатацию в 1888 г. этой дороги строительство ветви от Тихорецкой до Царицына было только делом времени!

25 декабря 1884 г. взамен прежнего был утверждён новый устав дороги. С этого дня она стала именоваться одним словом - Владикавказская.

Своё название дорога сохранила до середины 1922 г. Пройдя этап национализации и присоединения бывших частных железных дорог (Ейской, Кубано-Черноморской, Армавир-Туапсинской), она получает название Северо-Кавказской.

В июне 1935 г. дорога разделяется на две самостоятельные хозяйственные единицы. До станции Невинномысск она стала именоваться Азово-Черноморской с управлением в Ростове-на-Дону. Далее остались СКЖД, которая управлялась из Орджоникидзевска.

В июне 1936 г. Азово-Черноморская переименована в железную дорогу им. К.Е. Ворошилова, а в марте 1937 г. Северо-Кавказская - в Орджоникидзевскую.

В 1943 г. дороге имени Ворошилова возвращено её название - Северо-Кавказская, а в 1959 г. в её состав вошла и Орджоникидзевская.

В 1964 г., к своему 100-летию (с учётом пуска в 1864 г. Грушевско-Донской линии), Северо-Кавказская железная дорога была награждена орденом Ленина.



Общая протяжённость дороги -

651

верста.