

**Источник: Вехи Таганрога**

**Дата выпуска: 2009**

**Номер выпуска: 39**

**Заглавие: Рельсовая война Нестора Кукольника**

**Автор: В. А. Волошин**

Известный российский писатель и драматург, художественный критик и публицист, музыкант и искусствовед XIX века Нестор Васильевич Кукольник, волею судьбы оказавшийся в Таганроге в 1857 году, и скончавшийся здесь же 20 декабря 1868 года, оставил заметный след в истории нашего города. В силу его деятельной природы и неутомимой общественной деятельности в Таганроге впервые появилась своя городская общественная газета, развернулось движение за создание высшего учебного заведения — университета, при его непосредственном участии начал работать Окружной суд. Есть сведения, что Кукольник приложил руку и к созданию городского оперного театра на Петровской улице (1866). Много полезных дел совершил Н.В. Кукольник для Таганрога, но главное, он добился, чтобы Таганрог оказался включенным в сеть южных железнодорожных магистралей.

Широкая подвижническая деятельность Н.В. Кукольника, направленная на развитие Таганрога, стала известна благодаря многолетним историческим исследованиям недавно ушедшего из жизни Краеведа с большой буквы, депутата городской Думы первых созывов 90-х годов прошлого века, создателя и главного редактора альманаха «Вехи Таганрога» А.И. Николаенко. По материалам его и других работ подготовлена настоящая статья.

Пятидесятые-шестидесятые годы XIX столетия были особенными в жизни «лапотной» России. На смену междугородному гужевому извозу, пассажирским экипажам и баржам с живой тяговой силой медленно, но верно стали приходиться паровозы. Настоящий транспортный бум охватил всю Россию. О железных дорогах заговорили повсеместно, разговоры велись от скромных земских кабинетов до дворцовых апартаментов Государя Императора и зала заседаний Государственной Думы. К вопросу «о дорогах» примкнули видные литераторы, журналисты и общественные деятели.

Уже в 1851 году одна из первых железных дорог связала две столицы Российской империи. Спустя 13 лет на это событие откликнулся поэт-народник Николай Алексеевич Некрасов стихотворением «Железная дорога» (1864), ставшим хрестоматийной классикой. Из этого революционного для того времени произведения читатели узнали, что дорогу «строил» сиятельный граф Петр Андреевич Клейнмихель, что народу на стройку нагнали видимо-невидимо (еще царило крепостное право), что условия труда были невыносимыми, а смерть косила людей, как будто по России прокатилась чума.

На самом деле дорогу Санкт-Петербург-Москва проектировал и руководил строительством Павел Петрович Мельников, впоследствии ставший первым министром путей сообщения России. А в остальном поэт был прав. К лету 1851 года дорога в основном была закончена, и ее нарекли Николаевской в честь царствующего тогда Николая I. Так начиналось «железнодорожное дело» на севере страны, а на юг паровозы и поезда пришли спустя десятилетие.

К началу 60-х годов XIX века на юге Российской империи действовали и успешно конкурировали три крупных города-порта - Ростов-на-Дону, Таганрог и Одесса, обеспечивавшие бесперебойную международную торговлю. В каждом городе функционировали свои торговые фирмы и представительства, фрахтовые компании, различные акционерные общества и прочие большие и малые организации, заинтересованные в развитии грузооборота своих портов. Но любой морской (речной) порт тогда чего-то стоит, когда он обеспечен стабильной, надежной транспортной связью с материком. Иными словами, когда имеется возможность мобильной переброски груза в любую точку материка.

Раньше как было? Пришел в таганрогский порт корабль с кофе, сахаром и другими колониальными товарами. Разгрузился, а потом на телегах по одной из «российских бед» везли его дальше по назначению. Долго, трудоемко, ненадежно. Но если к порту проложена или поблизости находится железнодорожная ветка, то, как говорят в той же Одессе, «это ж

совсем другое дело». Ценность такого города-порта возрастает неизмеримо. Вот за это «сообщение» разыгралась настоящая битва между названными городами. И не только. Страсти выплескивались на страницы центральных общественно-политических и литературно-публицистических изданий. А началось все в 1862 году.

В тот год в «Отечественных записках» появилась статья таганрожца Н.Т. Джурича (будущий городской голова Таганрога) «О значении для России южного края вообще, и Таганрога с Ростовом-на-Дону в особенности». В ней автор писал: «Даже в отношении железных дорог Таганрог имеет преимущество для нашего отечества перед всеми прочими южными портами, доступными иностранным судам, так как дорога из средней России будет пролегать через каменноугольные копи в таком случае, когда проведется на Таганрог. Дорога эта должна считаться основной <...>, потому что исключительно по этой дороге будет получать минеральное топливо большая часть наших железных дорог, имеющих быть построенными».

Статья недвусмысленно указывала на необходимость прокладки железнодорожной магистрали для связи Таганрога с российской кочегаркой - Донбассом, где промышленные разработки каменного угля велись еще с конца XVIII века. А в январе 1863 года городской голова Ростова-на-Дону А.М. Банков, представляющий интересы ростовской финансово-промышленной группы, а проще говоря, крупных ростовских предпринимателей, выступая на торжественном собрании в кругу своих собратьев, заявил о необходимости прокладки дороги на Ростов, минуя Таганрог.

Байков ратовал за Ростов как «единственно перспективный порт на Азовском море». По его замыслу торговая связь Ростова с Азовским морем должна была проходить через гирла Дона, которые надо было сделать судоходными. Дорога на Таганрог в этом случае оказывалась просто лишней тратой денег и ничего не давала. Свою позицию ростовский «мэр» пояснял так: «Продолжение дороги (от Ростова до Таганрога - прим, авт.) должно главным образом зависеть от решения вопроса о гирлах. Если гирла могут быть очищены до моря, то в таком случае продолжение дороги повлечет только лишнюю трату денег, ибо водная перевозка всегда удобнее и дешевле. Но если гирла очищены быть не могут, то полезно было бы устроить дорогу от Ростова до Таганрога».

Такой монополистический демарш «соседей» подтолкнул таганрогское общество к созданию особого комитета. Возглавил этот комитет Нестор Васильевич Кукольник. Забегая вперед, скажем, что комитет работал с 1863 по 1868 годы и свою задачу он выполнил. Но не будем торопиться, а последовательно продолжим наше повествование.

В архивных хранилищах сохранилось письмо Н. Кукольника видному петербургскому издателю, журналисту и общественному деятелю Андрею Александровичу Краевскому, датированное 1863 годом. В нем Кукольник впервые публично четко излагает позицию комитета и, естественно, свою личную по вопросу строительства южной железной дороги: «Если начнется дорога из Харькова в Таганрог, то жизнь Таганрога примет совершенно другие фазы. Не потому, что я живу в Таганроге, а потому, что я зело изучил этот край. Скажу решительно, что Таганрог для России важнее Одессы и Риги, но Вам известно, как хромает и как близорука наша администрация. Почему и надо бить и бить на эту дорогу, пока вразумеют».

Дискуссия в печати набирала обороты. За неимением места у нас нет возможности показать всю или хотя бы частично панораму развернувшихся сражений на страницах журналов и отдельных изданий. Скажем, что сторонников подтянуть к себе железнодорожное «одеяло», точнее сказать, полотно, оказалось более чем достаточно. Особенно усердствовали те, чьи интересы лежали в сфере добычи угля и его вывоза за рубеж, минуя Таганрогскую гавань.

На заседании Русского географического общества (1864) председатель секции статистики, писатель, действительный статский советник Артур Богданович фон Бушей, подводя итоги дискуссии года, констатировал: «В литературе существует три партии: одна требует соединения Москвы с Азовским морем, другая требует соединения Москвы с Черным морем посредством Феодосийского порта, третья, самая многочисленная, требует соединения Москвы с Одессою». Но даже и в этой ситуации внутри каждой партии не было единства. Каждый, повторяем, тянул одеяло на себя. Среди сонмища многоликих голосов, отстаивающих чисто предпринимательские интере-

сы, раздавались и другие голоса. Так, таганрожец Николай Трифионович Джурич, в недалеком будущем городской голова, говорил: «...Железная дорога из Средней России к Таганрогу принесет величайшую пользу простому народу, который каждую весну толпами отправляется на заработки из Средней России и Малороссии в юго-восточный край, и по окончании полевых и биржевых работ -возвращается на родину <...> пешком за 800 и 1000 верст, причем бесплодно (непроизводительно для себя и общества), теряет много времени и истощает свои силы от усталости продолжительного, изнурительного пути».

И как итог всем этим дискуссиям звучит вывод Н. Кукольника, сделанный в одной из статей: «Дайте нам другую дорогу с каменным углем, тогда только можно будет взвесить и сравнить пользу двух соперниц, а пока первенство между всеми дорогами в России, несомненно, за Таганрого-Харьковской».

В декабре 1865 года на заседаниях того же императорского Русского географического общества Н. Кукольник выступал дважды. В отличие от прежних выступлений теперь он поднимает вопрос о «способах построения железных дорог» и особо о средствах на их реализацию. Не являясь инженером-путейцем и экономистом, он убедительно обосновал экономическую целесообразность строительства железной дороги между Харьковом и Таганрогом.

Несмотря на общий итог прошедших дискуссий в пользу Таганрога, ростовчане никак не успокаивались. Выступая 19 января 1865 года на очередном заседании Ростовского отделения коммерческого совета, городской голова А.М. Байков заявил: «По моему мнению, дорога от Харькова должна идти на Чугуев через Лисичанск на Луганский завод, а оттуда на Ростов. Если железная дорога нужна Таганрогу, то это еще не достаточное основание удлинить дорогу на 70 верст и тратить непроизводительно до 4 млн. руб. серебром. Мы не против линии от Ростова до Таганрога, как погонной ветви, но главная линия должна идти на Ростов».

На завершающем этапе многолетних дискуссий вопрос о строительстве дорог приобрел новое звучание. И опять-таки ведущая роль здесь принадлежала Нестору Кукольнику. Он один из первых затронул тему финансирования предстоящих работ, выступив против строительства железных дорог за счет казны, называя такой подход «старой химерой». «Государство, в каком бы оно ни было цветущем финансовом положении, — говорил он, - не может, да и не должно уделять части своих свободных капиталов на сооружение железных дорог...».

В этом вопросе у Н.В. Кукольника неожиданно появляется союзник и единомышленник в лице крупного предпринимателя, рязанского купца 1-й гильдии С.С. Полякова, который поддержал идею привлечения частного капитала для строительства таганрогской ветки. Более того, Самуил Соломонович Поляков предложил вложить свой капитал в строительство Курско-Азовской железной дороги. Правда, на тот момент он еще не имел разрешения правительства на строительство дороги.

Но что интересно. В вопросе сооружения Харьковско-Таганрогской дороги как части Курско-Харьковско-Азовской само Харьковское земство было против строительства железной дороги на Таганрог. Чтобы не быть голословным, и приведем выдержку из статьи Н. Кукольника «Азовская железная дорога», опубликованной в газете «Голос» за 1866 г. № 158: «...Харьковское земство, как будто ничего не зная о свершившихся фактах, продолжало отвлекать свое внимание от других земских дел рассуждениями о железной дороге, предлагая изменить линию направления вместо Таганрога на Мариуполь, и <...> чтобы контроль и наблюдение за сооружением были представлены земству».

Да и не С.С. Полякова видело харьковское земство подрядчиком. У него были свои планы. А вот Н.В. Кукольник ратовал именно за Полякова. Но не за одного конкретного Полякова, а за целое их семейство. И здесь мы обязаны подчеркнуть особую роль этого семейства в создании в крае, если не сказать во всей центральной России, сети железных дорог.

В феврале 1866 года на самом высоком уровне было решено считать Курско-Азовскую железную дорогу особо важной, и правительство выдало промесс (обязательство) компании, взявшей подряд на строительство. А в апреле 1868 года газета «Донской вестник» в краткой заметке опубликовала следующее сообщение: «Государь Император, согласно положению

Комитета Министров, высочайше соизволил <...> утвердить два договора с Рязанским 1-й Гильдии купцом Поляковым относительно работ по железным дорогам:

- 1) от Курска до Харькова
- 2) от Харькова к Таганрогу и Ростову».

Фактически Н.В. Кукольник проложил дорогу С.С. Полякову в получении концессии, а Поляков проложил дорогу к Таганрогу. (Концессия — особый вид договора, заключаемый государством с предпринимателями или иностранными фирмами на выполнение определенных работ в интересах государства).

А сейчас настало время рассказать, как создавалась Харьковско-Таганрогская дорога. К строительству приступили 5 мая 1868 года одновременно по всей линии. Строители возвели железнодорожное полотно и различные инженерные сооружения, десятки мостов через реки, уложили много железных и каменных труб для отвода сточных вод. Было построено 37 раздельных пунктов и 16 паровозных депо.

Стрелочные механизмы, крестовины, мосты, поворотные круги, средства связи и рельсы с креплениями поступали из-за границы. На паровозах и вагонах в основном стояли марки иностранных заводов. Отечественные заводы Путиловский в Петербурге и Демидовский на Урале поставили часть рельсов, уральский промышленник Мальцев - чугунные трубы, костромской заводчик Шипов - оборудование для водоснабжения.

Строил дорогу в основном вольнонаемный люд, но применялся и труд арестантов. Работать приходилось в каторжных условиях. Основными орудиями производства были лопаты, кирки, ломы и тачки. Землю вспахивали плугом, грузили лопатами на телеги и перевозили к местам устройства насыпи.

6 июля 1869 года были сданы в эксплуатацию первые участки Иловыйск-Таганрог и Таганрог-Ростов-на-Дону. А 23 декабря 1869 года строительство первой крупной стальной магистрали в крае было полностью завершено. О том, как происходило открытие дороги, рассказывает очерк в газете «Таганрогский вестник», фрагмент которого мы приводим в сокращенном виде:

*«...В один прекрасный день весь вокзал расцветился флагами. Обе платформы тоже были украшены флагами, и у каждой из них стояло по поезду. Это был торжественный день открытия Курско-Харьковско-Азовской железной дороги. Паровозы были обвиты зеленью и утыканы флажками, и на передней площадке каждого из них, между буферами, были поставлены в картинной позе по младшему кондуктору. Один из них, видимо, очень волновался и, не смея сдвинуться с места, поминутно менялся в лице.*

*Прозвенели торжественные три звонка, оба поезда свистнули и тихо отошли в один момент от обеих платформ. Один в Харьков, а другой - в Ростов. Поднимаясь на гору, оба поезда пошли рядышком, и пассажиры первого класса, обменивались из окна в окно бокалами с шампанским. На вокзале, в теперешней зале третьего класса угощались торжественной трапезой представители города и железной дороги и тоже поднимали бокалы. А на платформе в это время рабочие убрали флаги и гирлянды. Начиналась прозаическая, обыденная жизнь с обычным «приходом» и «отходом» поездов.*

*Движение поездов первое время было очень медленным. Между Таганрогом и Ростовом было всего три станции: Морская, Синявская и Донецкая. И на каждой из них поезд стоял от 15 до 20 минут. Курьерских и скорых поездов тогда на юге не знали. Паровозы были тихоходными. От Таганрога до Москвы было трое с половиной суток езды».*

А до Ростова четыре с лишним часа, добавим мы от себя.

На участке Харцызск-Таганрог строители создали пять промежуточных станций: Николаевка (ныне Кутейниково), Амвросиевка, Успенская, Матвеев Курган и Покровское (ныне Неклиновка). На каждой из них были построены однотипные пассажирские здания вокзалов, в основном дошедшие до нашего времени.

В этом же году возвели и здание железнодорожного вокзала в Таганроге («Старый вокзал»), также сохранившееся до наших дней. Прямого выхода на центральные железнодорожные магистрали старый вокзал по-прежнему не имеет и используется как пригородный

(ст. Таганрог-2). Возле вокзала в дореволюционный период имелась часовня, но в отличие от вокзала от нее остались лишь фотографии...

В 1891 году государство выкупило Курско-Харьковско-Азовскую железную дорогу, которая в дальнейшем вошла в состав казенной Северо-Кавказской. На этом мы завершим интересную, но далеко не полную историю таганрогской железной дороги, созданием которой мы обязаны ее идейному вдохновителю Нестору Васильевичу Кукольнику.