

Источник: Таганрогская правда
Дата выпуска: 24.12.1999
Номер выпуска: 225
Заглавие: У истоков Азовской железной дороги
Автор: А. Николаенко

23 декабря 1869 г. (по старому стилю), ровно 130 лет назад, было открыто движение поездов по Азовской железной дороге. В торжественной обстановке, с молебнами и оркестром первый поезд проследовал от Никитовки до Таганрога. Отмечая эту знаменательную дату, уместно вспомнить тех, кто стоит у истоков события.

Начало строительства железных дорог в России восходит к 1 февраля 1842 года, когда Николай I подписал высочайший указ: «Признав за благо даровать Отечеству нашему сообщение, которого устройство хотя и сопряжено со значительными расходами, но обещает Государству выгоды многообразные и соединит обе столицы как бы воедино, Мы положили возвести железную дорогу от С.-Петербурга до Москвы и по примеру других держав, возвести оную за счет казны, дабы удерживать постоянно в руках Правительства и на пользу общую сообщение, столь важное для всей промышленной и деятельной жизни Государства».

Строительство Азовской железной дороги, идущей от Курска на Харьков -Славянск - Таганрог, действительно обусловлено развитием «промышленной и деятельной жизни» России и прежде всего Приазовья. Конкретно речь надо вести о каменноугольной промышленности на Дону. Начиная с Петра I, она была предметом пристального внимания властей.

К 1874 году необходимость реорганизации горнодобывающей промышленности стала очевидной. Причин тому было много. И изменение способа добычи, и увеличение спроса на уголь, и необходимость повышения эффективности инвестиций привели к тому, что пять министерств (военное, морское, финансов, внутренних дел и государственных имуществ) образовали особый комитет по развитию каменноугольной промышленности. Членами комитета были сами министры. Ведущая роль принадлежала военному министру, потому что угольная промышленность в то время развивалась на землях Области Войска Донского, а центром ее был Грушевск-Александровск (ныне г. Шахты). Военный министр назначил правителем дел нового комитета своего чиновника по особым поручениям русского писателя Н.В. Кукольника.

Комиссия собрала много важных сведений, прежде всего исторического и географического характера. Возник также вопрос о строительстве железной дороги, ибо объем добычи после начала работы комиссии увеличился в несколько десятков раз. Было принято решение о строительстве дороги от Грушевска до Аксая, которая и была пущена в эксплуатацию в 1863 году.

О строительстве дороги, ее истории написано много. Но, ни о Н. Кукольнике, ни о том, что ставился вопрос о перенесении конечного пункта дороги из Аксая в Таганрог, даже не упоминается. Недавно мне удалось разыскать рукопись одной статьи Н. Кукольника, датированной 1860 годом, из которой приведу одну выдержку: «Рассказывают, будто дорога на Черкасск пойдет по-над берегом речки Аксая, под горами. Если это правда, чему верить не хочется, в таком случае она никогда не войдет в общую сеть железных дорог и останется дорогой домашнею, напротив того, если бы она была поведена, как все ожидали, горою, то со временем она могла бы войти в состав Ростовско-Таганрогской дороги, а другим бы концом примкнула бы к Харьковской, и таким образом служила бы звеном соединения всей России с Азовским внутренним морем».

Но Н. Кукольник не оставляет своей идеи связать железной дорогой предприятия каменноугольной промышленности. Однако он отказывается реализовывать идею через трассу Таганрог - Ростов - Шахты, Луганск - Харьков и, начиная с 1863 года, ориентируется на Западный Донбасс, в то время малозаселенный и считавшийся малоперспективным. Прежде чем показать, с чем было связано такое удачное решение, давшее мощный толчок развитию

целого края, приведем отдельные исторические справки. В 1865 году таганрогские гражданское и коммерческие общества создают Особый комитет по строительству железной дороги, первый подобный комитет в России. Во главе комитета ставится все тот же Н. Кукольник. И начинается работа. Предоставим слово Н. Кукольнику: «Тщательный осмотр местности (предполагаемой трассы строительства - А.Н.) дозволил составить карту, в которой наглядно были обнаружены неистощимые материалы, богатство всей линии, в особенности Миусского округа, составляющего новую русскую сокровищницу и каменного угля, и железных, и свинцовых руд. Летом 1865 года эта карта с личными моими объяснениями как уполномоченного таганрогским градским обществом была представлена многим августейшим членам Императорской фамилии, всем гг. министрам и многим сановникам». В то же время было проведено несколько заседаний географического общества, где с докладом выступает Н. Кукольник. В 1865 году он предоставил в Императорское минералогическое общество образцы каменных углей, обнаруженных вдоль трассы новой дороги.

В феврале 1866 года высочайше утверждено признать железную дорогу Харьков - Славянск - Таганрог с веткой до Ростова государственною дорогой первостепенной важности. В 1868 году в «Биржевых ведомостях» извещается о положительном решении вопроса о проведении железной дороги по указанной трассе с поручением работ по всей линии купцу С.С. Полякову из Рязани.

У румын есть поговорка: «Когда заканчивается война, появляется много героев». В ее справедливости убеждаешься, когда внимательно познакомишься с историей Азовской железной дороги. Уже в 1868 появляется версия, что решение о строительстве было принято по ходатайству харьковского земства. Н. Кукольник публикует опровержение, но миф этот оказался живуч и совсем недавно был озвучен на страницах газеты «Известия-Юг». Такой же живучий миф бытует в таганрогском краеведении, где настойчиво утверждается, что работы по строительству дороги были отданы Я. Полякову. Но наиболее стойкой легендой оказалось утверждение, что спор о выборе трассы дороги вызван был чисто местническими соображениями. Ростовчане во главе с Байковым были за трассу мимо Таганрога, не считая его даже портом, а таганрожцы, в частности Д. Бенардаки, Т. Джурич, утверждали обратное.

Позволю себе несколько подробнее остановиться именно на последнем мифе, ибо положение причинно-следственной связи между выбором трассы дороги и проводимыми еще в 1850-х годах под руководством Н. Кукольника изыскательскими работами в западных районах Области Войска Донского, и в первую очередь в Миусском округе, еще нигде не приводилось. Нам удалось выявить ее, изучая неопубликованную переписку Н. Кукольника. И здесь надо назвать прежде всего племянника Н. Кукольника, друга Д. И. Менделеева, выпускника Петербургского университета (1858) профессора (1863) и доктора (1866) минералогии и геогнозии Платона Алексеевича Пузыревского. С 1862 г. П. А. Пузыревский – секретарь Императорского минералогического общества, одной из задач которого было геологическое изучение России.

Вполне вероятно, что карта местности, где пролегла трасса будущей железной дороги, была подготовлена Н. Кукольником в 1865 году с участием П. Пузыревского, причем задолго до того, как был образован Особый таганрогский комитет по строительству железной дороги. Комитет был создан в начале 1865 года, а карта представлена Императорской фамилии летом 1865 года. Составить такой документ за три месяца да еще и иллюстрировать его образцами каменного угля практически было невозможно.

Какой район был обследован? В статье Н. Кукольника «Железные дороги в России» (1865) описывается зона, прилегающая к Миусу и его притоку Крынке. Названо 29 населенных пунктов, вблизи которых были выполнены изыскания, в том числе слободы Макеевка и Амвросиевка.

Когда проводились в этом районе изыскания? То, что за пять-шесть месяцев 1865 года их сделать было нельзя, очевидно. По-видимому, они были проведены ранее. В книге В.А. Соколова «П.А. Пузыревский - исследователь геологии Карелии» (Петрозаводск, 1977) я нашел такое упоминание: «Летом 1856 года П.А. Пузыревский выезжал на юг России для озна-

комления с каменноугольными и третичными толщами». Это совпадает с найденными в письмах Н. Кукольника сведениями. Так, в мае 1856 г, он пишет племяннику: «Насчет твоей поездки я крайне озабочен и боюсь, не помешает ли она тебе в магистерском и других делах». А в письме Н. кукольника от сентября 1856 г. я нашел запись: «Тоша, злодей, до сих пор не воротился из ученой экспедиции, так что я начинаю беспокоиться». А в июле 1854 года он пишет второму племяннику: «Тоша не вернулся еще из ученой экспедиции на Миус».

Скорее всего исследования каменноугольных пластов в Западном Донбассе велись еще в 1854-1856 годах, но их результаты держались в тайне. И это не случайно. Вплоть до 1890-х годов считалось, что основные залежи каменного угля сосредоточены в Восточном Донбассе. Только в 1880-х годах А. Карпинский высказал мысль, что истинные границы Донбасса шире, но только угольные пласты скрыты от исследователей мощными молодыми отложениями.

Но не одними данными о перспективных залежах каменного угля в Западном Донбассе объясняется то, что железная дорога Харьков - Таганрог была объявлена «государственной, первостепенной важности». Был и другой фактор. Он связан с именем известного в то время предпринимателя, рязанского купца 1-й гильдии С.С. Полякова.

Самуил Соломонович Поляков (1837-1888) был замечательной личностью. Своей деятельностью он способствовал становлению в России третьего сословия, получившего название «буржуазия».

Сотрудничество С. Полякова и Н. Кукольника привело к важному результату, использованному при обосновании целесообразности строительства железной дороги и передачи подряда на строительство именно С. Полякову. Этот результат Н. Кукольник доложил в 1864 году на заседании отделения статистики Императорского русского географического общества. Название выступления «По вопросу о средствах для сооружения железных дорог» говорит само за себя. Здесь Н. Кукольник, возможно впервые в русской экономике, вводит в практику понятия лимитной цены и верхнего предела этой цены.

Строительство железной дороги началось 5 мая 1868 года одновременно по всей линии. До декабря 1868 года возведены инженерные сооружения, десятки мостов через реки, уложены трубы для отвода вод, возведено железнодорожное полотно. Было построено 37 различных пунктов и 16 паровозных депо. В декабре 1868 года поезда пошли от Курска до Харькова, а 23 декабря 1869 года было открыто движение поездов на участке Харьков - Славянск - Таганрог.

Строительство длилось 20 месяцев. По масштабам того времени построенная Азовская железная дорога была довольно крупной. В парке депо уже в первый год эксплуатации было 75 паровозов.

Конечно, создание Азовской железной дороги - заслуга не только Н. Кукольника, С. Полякова, Д. Пузыревского. Так, в районе Никитовки при проведении изыскательских работ, которыми руководил инженер Горлов, были обнаружены новые залежи мощных угольных пластов. Вскоре здесь началось сооружение крупного рудника, давшего начало г. Горловке

Азовская дорога в развитии края вообще сыграла важную роль. Вблизи станций строились заводы, доменные и сталеплавильные печи, открывались карьеры по добыче различных ископаемых.

Надо упомянуть также ботаника Н. Срединского, который в 1877 г. предложил вдоль путей делать живые изгороди, защищающие дорогу от снежных заносов. Так появилась первая лесопосадка. И фамилии тех, кто сделал свой вклад в создание Азовской дороги, можно перечислять долго. Но Н. Кукольника, С. Полякова, П. Пузыревского надо считать пионерами.

После пуска Азовской железной дороги сразу же началось ее расширение. Вот главные этапы работы:

1872 г. - построена Константиновская дорога;

1878-79 гг. - построены две очереди Донецких каменноугольных дорог;

1884 г. - построены Криворожская и Мариупольские дороги;
1895-98 гг. - построены дороги Лисичанск - Купянск и Луганск - Миллерово;
1899 г. - построены Богодуховская и Кальмиусские ветки.

В итоге этих и других мер ежегодные доходы акционеров возрастали и к 1898 году достигли 4 млн 347 тыс. руб. в год. Число подъездных путей в Донбассе к 1901 г. выросло до 111. Еще в 1891 г. дорога была выкуплена государством, а в 1902 г. в силу ряда административно-организационных мер она стала одной из крупнейших. Ее стальные пути протянулись на 2166 верст.

Стоявшим у истоков Азовской железной дороги лицам не суждено было увидеть результаты своего труда. Н. Кукольник умер в декабре 1868 года, еще до открытия дороги. Молодым, в 1871 году, умер П. Пузыревский. В 1888-м внезапная смерть унесла из жизни С. Полякова. О них почему-то и сегодня вспоминают редко, несмотря на то, что о железной дороге написано много статей, популярных изданий, монографий, а в 1966 она даже удостоилась ордена Ленина. Но осквернена могила Н. Кукольника в Таганроге. Груды мусора представляет собой на Преображенском кладбище склеп, где нашёл свой последний приют С. Поляков.

Отмечая 130-летие Азовской железной дороги, сыгравшей огромную роль в истории не только Таганрога, но и всего Юга России, вспомним добрым словом стоявших у ее истоков, ибо, как говорится в одной зауспокойной еврейской молитве,

***Человек подобен суете,
Дни его - что пробегающая тень.
Утром показался и пустил побеги,
К вечеру подсека и увял.***

И только то, что человек, по одному из древних ведических законов - Закону Дарения, оставляет людям, преобразует эту суету в вечную мудрость неопределенности.