

Тестов Виталий Николаевич

СТРОИТЕЛЬСТВО НОВОРОССИЙСКОЙ ВЕТВИ ВЛАДИКАВКАЗСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ В 80-Х ГОДАХ XIX В.

В статье анализируется политика правительства Александра III, направленная на усовершенствование отечественных путей сообщения в южной части Европейской России. Показана необходимость сооружения Новороссийской железнодорожной линии. При этом особое внимание уделяется рассмотрению вопросов, непосредственно связанных с Новороссийским портом, который своим устройством всецело обязан министру путей сообщения, генерал-адъютанту, адмиралу К. Н. Посьету.

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/3/2011/8-4/54.html

Источник

Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики

Тамбов: Грамота, 2011. № 8 (14): в 4-х ч. Ч. VI. С. 195-197. ISSN 1997-292X.

Адрес журнала: www.gramota.net/editions/3.html

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/3/2011/8-4/

© Издательство "Грамота"

Информацию о том, как опубликовать статью в журнале, можно получить на Интернет сайте издательства: www.gramota.net
Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: voprosy_hist@gramota.net

УДК 94(47).082:625.1(09)

В статье анализируется политика правительства Александра III, направленная на усовершенствование отечественных путей сообщения в южной части Европейской России. Показана необходимость сооружения Новороссийской железнодорожной линии. При этом особое внимание уделяется рассмотрению вопросов, непосредственно связанных с Новороссийским портом, который своим устройством всецело обязан министру путей сообщения, генерал-адъютанту, адмиралу К. Н. Посъету.

Ключевые слова и фразы: Комитет министров; К. Н. Посъет; Новороссийская линия; Общество Владикавказской железной дороги; Новороссийский порт.

Виталий Николаевич Тестов, к.и.н., доцент

Кафедра гуманитарных и социально-экономических дисциплин

Военный авиационный инженерный университет, г. Воронеж

vvbakhtin@rambler.ru

СТРОИТЕЛЬСТВО НОВОРОССИЙСКОЙ ВЕТВИ ВЛАДИКАВКАЗСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ В 80-Х ГОДАХ XIX В.®

Вопрос о неотложности сооружения данной железнодорожной линии был поставлен в 1881 г. военным руководством Кубанской области. Министр путей сообщения К. Н. Посъет, вполне разделяя мнение военных, особо подчеркивал, что железная дорога к Новороссийску с обязательным устройством там порта, позволит приобрести отправляемым грузам из юго-восточных черноземных губерний, а также местным кавказским грузам более удобный, по сравнению с мелководным и замерзающим Ростовским портом, выход в Черное море [2, с. 193].

После рассмотрения в Комитете министров представления К. Н. Посъета № 3080 от 8 апреля 1882 г. «о степени настоятельности 27 железнодорожных линий» через два месяца последовало Высочайшее утверждение положения Комитета об установлении поверстных норм для ежегодного сооружения запланированных линий и производстве по ним изысканий особыми правительственными комиссиями. В состав комиссий входили назначаемые министром путей сообщения по согласованию с министром финансов лица, с участием представителей Министерств военного и Государственных имуществ по тем линиям, в сооружении которых эти ведомства были заинтересованы.

Уже в 1882-1883 гг. особыми правительственными комиссиями были произведены технические и экономические исследования указанных в положении Комитета министров железных дорог, к числу которых относилась и Новороссийская ветвь [4, с. 573]. Подобный порядок проведения исследований, безусловно, имел значительные преимущества перед прежним способом железнодорожных изысканий одними представителями ведомства путей сообщения – инженерами. С 1882 г. кроме составления технических проектов каждой исследуемой трассы комиссии стали осуществлять сбор разнообразных важных сведений, которые позволяли сформировать более четкое представление о предстоящем грузовом и пассажирском движении по проектируемым линиям. Это было необходимо для более точных расчетов по наличию станций, депо, подвижного состава и т.п. [2, с. 205].

Руководствуясь Высочайше утвержденным 9 июня 1882 г. положением Комитета министров, предусматривавшим возможность ежегодного сооружения от 1000 до 1200 верст железных дорог, министр путей сообщения внес на рассмотрение Комитета министров представление от 23 декабря 1883 г., где указывалось на необходимость приступить в трехлетний срок к строительству 11 конкретных линий. В данный список одной из первых была включена Новороссийская с гаванью ветвь протяженностью 265 верст.

На заседании Комитета министров, состоявшемся 14 февраля 1884 г., подтвердилось не только первостепенное значение этой линии, но и неотложность ее проведения. Единственное опасение российского правительства заключалось лишь в следующем: не окажет ли выстроенная Новороссийская линия негативного влияния на экономическое развитие Ростова-на-Дону вследствие отвлечения грузов от Ростовского порта. В этой связи, согласно Высочайше утвержденному 24 февраля 1884 г. положению Комитета министров, министр путей сообщения после согласования с министром финансов должен был представить свои доводы по обсуждаемой проблеме.

В своем представлении № 8640 от 27 сентября 1884 г. в Комитет министров К. Н. Посъет отметил, что по результатам произведенных изысканий наиболее подходящим направлением для Новороссийской линии является направление от ст. Тихорецкой Ростово-Владикавказской линии через Екатеринодар до Новороссийска. По его заключению, с проведением железной дороги самые хлебобродные местности Северного Кавказа будут находиться всего лишь в 200-300 верстах от удобного, незамерзающего порта. Это позволит создать более благоприятные условия для конкуренции с внешними рынками.

К. Н. Посъету удалось развеять и возникшие в правительстве опасения, поскольку «при своем положении вблизи от месторождений каменного угля и в сравнительно недалеком расстоянии от железных рудников южной России Ростов имеет все условия для развития фабрично-заводской промышленности, производства которой найдут себе сбыт на Кавказе».

По поводу вопроса о способе сооружения Новороссийской ветви генерал-адъютант К. Н. Посъет представил результаты своей переписки с министром финансов Н. Х. Бунге. Пунктом, с которым были согласны

оба министра, являлось признание проектируемой линии не как самостоятельного рельсового пути, а всего лишь ветви Ростово-Владикавказской железной дороги, находившейся в ведении частного общества. Поэтому ее сооружение посредством государственного финансирования представлялось не совсем удобным, а последующая эксплуатация, по всей вероятности, могла бы стать убыточной. Министры путей сообщения и финансов вполне основательно рассчитывали, что проведение новой ветви позволит повысить доход общества и уменьшить приплаты правительства «в счет гарантии, дарованной капиталам компании». В будущем эти надежды полностью оправдались. По сведениям Государственного контроля, чистый доход общества в 1888 г. составил 2 448 904 руб., а в 1894 г. увеличился до 4 002 875 руб. [Там же, с. 212, 214].

После рассмотрения представления министра путей сообщения в Комитете министров было принято решение от 23 октября 1884 г. о его утверждении. Единственным условием являлось, чтобы при окончательном рассмотрении проектов и стоимости было обращено внимание на указания великого князя Михаила Николаевича и военного министра П. С. Ванновского «относительно приспособления железнодорожного моста в Екатеринода-ре к экипажной езде и устройства шоссейного подъездного пути от ст. Кореновской к станции Усть-Лабинской. Данное положение Комитета министров получило Высочайшее утверждение 9 ноября 1884 г. [1, с. 315].

В соответствии с Высочайше утвержденным в 1883 г. порядком распределения железнодорожных дел между Комитетом министров и Государственным советом все организационные и финансовые вопросы Комитет министров препроводил на усмотрение Государственного совета.

Высочайше утвержденным 25 декабря 1884 г. решением Государственного совета предусматривалось изменение наименования Общества Ростово-Владикавказской железной дороги и его устава. Это Общество было преобразовано в Общество Владикавказской железной дороги. При этом Ростово-Владикавказская железная дорога являлась основной магистральной линией [Там же, с. 326, 327].

«Капитал Новороссийской железнодорожной ветви составил 20 531 500 руб. мет., или 31 694 034 руб. кред. облигациями, подлежащими реализации самим Обществом с гарантией правительства 4% интереса и 0,299% погашения взамен $5\frac{1}{10}\%$ по облигациям прежнего выпуска. Вместо прежней временной гарантии по акциям было установлено, что по 1 января 1887 г. сохранялась гарантия 5% дохода и $\frac{1}{10}\%$ погашения, в течение следующих затем 12 лет гарантия постепенно уменьшалась, и с 1 января 1899 г. все обязательства правительства по приплате гарантии на акции общества вовсе прекращались» [Там же, с. 315].

Приблизительная поверстная стоимость Новороссийской линии, на основании которой и был определен размер облигационного капитала, составила 63 642 руб. Вследствие предстоявших технических трудностей при проведении линии министр путей сообщения не считал преувеличенными эти цифровые данные, полученные в результате правительственных изысканий. Общество Владикавказской железной дороги, не возражая против подобных расчетов, также согласилось по настоянию министра финансов уплатить правительству свои прежние долги по выданным ранее ссудам и авансам в размере 4 440 000 руб. мет. нар. из суммы разрешенного к выпуску облигационного капитала. Эти условия подробно изложены в Уставе Общества Владикавказской железной дороги [2, с. 215, 216].

Строительная стоимость Новороссийской линии, протяженностью 254 версты, определилась в 9 866 469 руб. мет., или в среднем 38 844 руб. мет. за версту пути [3, с. 38, 39].

19 марта 1885 г. последовал Именной Высочайший указ об отчуждении из частного владения имуществ под устройство Новороссийской ветви Владикавказской железной дороги [Там же, с. 109]. Высочайше утвержденным 19 апреля 1885 г. положением Комитета министров предусматривалось «утверждение проекта временного штата инспекции по сооружению Новороссийской железной дороги» [6, с. 163].

Открытие железнодорожного участка от ст. Тихорецкой до Екатеринодара, эксплуатационная длина которого составила 127 верст, состоялось 15 июля 1887 г. [9, д. 1018, л. 15].

Остальной участок трассы (от Екатеринодара) вследствие затруднений при подходе к Новороссийску, обусловивших сооружение двух тоннелей, был открыт 25 июня 1888 г. Отчуждение из частного владения необходимой земельной площади произведено согласно Именному Высочайшему указу от 25 января 1888 г. [7, с. 14].

Одновременно с проведением Новороссийской линии Обществу Владикавказской железной дороги на основании Высочайше утвержденного 24 февраля 1884 г. положения Комитета министров поручалось и устройство Новороссийского порта [10, д. 269, л. 13]. Еще осенью 1874 г., во время осмотра восточного берега Черного моря, адмирал К. Н. Посьет убедился в необходимости устройства нескольких каботажных портов на всем протяжении берега от Азовского моря до турецкой границы. Удачное расположение в тех местах гаваней, в которых суда могли бы приобрести надежную защиту в непогоду и произвести при необходимости погрузку и выгрузку различных грузов, обуславливалось тем обстоятельством, что восточный берег Черного моря почти везде одинаково открыт.

Убедившись на месте, что Новороссийская, никогда не замерзающая, бухта практически может превратиться в превосходный морской порт, К. Н. Посьет обратился с ходатайством об ассигновании необходимых денежных средств для ее переустройства. В соответствии с Высочайше утвержденным 15 января 1885 г. мнением Государственного совета на устройство Новороссийского порта выделялось 3 500 000 руб. [8, с. 250, 251].

Таким образом, благодаря совместным усилиям правительства Александра III и Общества Владикавказской железной дороги была решена одна из важных проблем по усовершенствованию отечественных путей сообщения. Устройство Новороссийского порта, вскоре ставшего одним из первоклассных черноморских портов, и проведение к Новороссийску железнодорожной линии обеспечили широкий экспорт хлеба из районов Северного Кавказа.

Список литературы

1. **Исторический очерк развития железных дорог в России с их основания по 1897 год включительно** / под ред. В. М. Верховского. СПб.: Тип. МПС (Высочайше утвержденного Т-ва И. Н. Кушнерев и К^о), 1899. Вып. 2. 591 с.
2. **Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета министров** / сост. Н. А. Кислинский; под ред. А. Н. Куломзина. СПб.: Изд-во Канцелярии Комитета министров, 1902. Т. 3. 327 с.
3. **Обзор деятельности Министерства путей сообщения за время царствования Александра III**. СПб.: Тип. МПС (Т-ва И. Н. Кушнерев и К^о), 1902. 243 с.
4. **Обзор деятельности Министерства финансов в царствование императора Александра III: 1881-1894**. СПб.: Тип. В. Киришбаума, 1902. 604 с.
5. **Полное собрание законов Российской империи (ПСЗРИ)**. СПб.: Государственная типография, 1887. Собрание третье. Т. V. № 2821.
6. **ПСЗРИ**. СПб.: Государственная типография, 1887. Собрание третье. Т. V. № 2876.
7. **ПСЗРИ**. СПб.: Государственная типография, 1890. Собрание третье. Т. VIII. № 4959.
8. **Празднование пятидесятилетия службы в офицерских чинах министра путей сообщения, генерал-адъютанта, адмирала Константина Николаевича Посьета, 23 декабря 1886 г.**: отчет Юбилейной комиссии. СПб.: Тип. МПС (А. Бенке), 1887. 284 с.
9. **Российский государственный исторический архив (РГИА)**. Ф. 265. Оп. 2.
10. **РГИА**. Ф. 268. Оп. 3.

**NOVOROSIISK BRANCH OF VLADIKAVKAZ RAILWAY CONSTRUCTION
IN THE 80S OF THE XIXTH CENTURY**

Vitalii Nikolaevich Testov, Ph. D. in History, Associate Professor
*Department of Classical and Social-Economic Disciplines
Military Aviation Engineering University in Voronezh
vrbakhtin@rambler.ru*

The author analyzes Alexander III government policy aimed at native communication lines improvement within the European Russia southern part, shows the necessity of Novorossiisk railway line construction and pays special attention to the questions directly related to Novorossiisk port which establishment is completely bound to the Minister of Communication Lines, Adjutant-General, Admiral K. N. Pos'et.

Key words and phrases: Committee of Ministers; K. N. Pos'et; Novorossiisk line; Vladikavkaz Railway Community; Novorossiisk port.

УДК 304.2; 902.01

Статья посвящена изучению истории культурных типов вещей как процессов. Сформулировано отличие культурных процессов развития типов от деятельностных процессов производства и использования артефактов. Поставлена задача исследования и описания этапов-состояний типов в цикле прохождения в культурах локальных социальных групп. Формализация и описание онтологических характеристик задействованных культурных механизмов развития типов для археологии должны выполнить функцию эпистемологической легитимации соответствующих исследований.

Ключевые слова и фразы: культурный тип; культурные тип-процессы; деятельностные процессы; культурно-типологический и процессуальный подходы в археологии; значение и форма типа; этапы-состояния типа; цикличность тип-процессов; социальная группа.

Алексей Владимирович Тетенькин, к.и.н., доцент
*Кафедра истории и философии
Иркутский государственный технический университет
altet@list.ru*

**ПРОЦЕССУАЛЬНЫЙ ПОДХОД К КУЛЬТУРНЫМ ТИПАМ В АРХЕОЛОГИИ:
ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМЫ[©]**

Археология прошла длинный путь становления как науки через этапы антикварианизма, искусствоведения, начиная с XVI века [3; 10]. В России процесс кристаллизации археологии прошел через ключевые этапы слияния первобытной и исторической археологий, формирования вещеведческой парадигмы усилиями А. А. Спицына, В. А. Городцова и других, борьбы марксистов с «буржуазным вещеведением», восстановления авторитета вещеведения в послевоенное время, развития археологии в различных исторических, социологических, этнологических, дескриптивно-типологических направлениях [2; 3; 7-9].

Абстрагируя всю сумму состоявшихся представлений объекта археологии до выведения логически предельной диалектически-опозиционной пары, мы сформулировали в качестве таковой оппозиции культурно-типологический и процессуальный способы изображения объекта [5].