

Виталий Сидоренко: Летопись дороги – новое путешествие

ПРЯМАЯ РЕЧЬ

Карен Артарян

На СКЖД идет подготовка к празднованию 145-летия магистрали. В числе активных участников этого процесса – член совета старейшин дороги, историк железнодорожного транспорта Виталий Сидоренко.

В конце 2007 года вышла из печати его книга «Путешествие в историю Северо-Кавказской железной дороги. 1860-1920». Мы попросили автора рассказать о работе по изучению и популяризации истории магистрали.

– С чего началось ваше увлечение историей железнодорожного транспорта?

– История железных дорог – очень интересная вещь. Она связана с историей всей страны, нашего народа, развитием общества и экономики. Изучая то, что происходило на транспорте в былые годы, начинаешь лучше понимать то, с чем мы имеем дело сейчас. Ну и, кроме того, каждый, кто железнодорожник по профессии, должен знать историю своей станции, узла, отделения, дороги. Потому что без этого нельзя быть действительно хорошим железнодорожником и специалистом.

– Виталий Трифонович, давайте напомним нашему читателю, с чего начиналась Северо-Кавказская магистраль.

– Первая железная дорога на Дону открылась для движения 29 декабря 1863 года (10 января 1864 года по новому стилю) между Грушевским посадом (ныне г. Шахты) и станцией Аксайской (г. Аксай).

Дорога называлась Грушевской, имела протяженность 66 верст (70 км). Спустя 4 года железная дорога пришла и в город Ростов-на-Дону. В воскресный день 4 февраля 1868 года была устроена торжественная встреча первого поезда, прибывшего из Новочеркасска на станцию Ростов, которая располагалась на территории торгового порта, неподалеку от Богатыновского спуска. На праздничную встречу съехались чины Войска Донского, строители, гражданские власти города, купечество, общественные деятели. Городской голова Байков произнес тогда знаменательные слова: «День 4 февраля 1868 года останется днем навсегда памятным в летописях Ростова...»

– Ростов тогда не был таким крупным городом, как сейчас?

– Конечно. Те слова некогда знаменитого городского головы давно позабылись, но имен-

но с приходом железной дороги Ростов-на-Дону стал преобразовываться. По развитию промышленности, росту торговых оборотов и численности населения он вскоре обогнал соседний Таганрог и столицу Донской области Новочеркасск, потеснил со временем и ряд других городов Российской империи.

Грушевская дорога в то время все еще оставалась «островной». Но вскоре она соединилась с общероссийской сетью.

– Развитие шло стремительно?

– Уже через 5 лет, в 1875 году, открылась железная дорога от Ростова до Владикавказа, протяженностью 652 версты, придавшая мощный импульс развитию экономики Северного Кавказа. С той поры природные ресурсы края начали интенсивно вовлекаться в хозяйственный оборот, стало расти культурное развитие местного населения.

Важным этапом в истории Владикавказской дороги стало строительство в 1888 году железнодорожной линии к незамерзающему порту на Черном море – Новороссийску. Особенно интенсивно велось строительство в 1890-е годы. До конца XIX века открылись для движения магистральные линии на Царицын (Волгоград) и Петровск (Махачкалу) – Дербент – Баладжары, ветки на Ставрополь и Кисловодск.

– В чем причина всех этих успехов?

– В те годы шло интенсивное развитие экономики страны. Юг был богат ресурсами, железные дороги были востребованы. Но не только это. Были люди, обладающие широким кругозором, необходимыми экономическими и техническими знаниями, преданные железнодорожному делу. Они обеспечили быстрый рост магистрали. Активно внедряли новую технику и передовые технологии. К примеру, еще до революции на Владикавказской дороге проектировалось строительство двух гидроэлектростанций в верховьях Кубани и перевод на электротягу Кисловодской и Тебердинской ветвей. Дороги работали с прибылью, ведь это были акционерные общества, и, помимо Владикавказского, на Северном Кавказе появились в те годы еще Армавир-Туапсинское, Ейское, Черноморско-Кубанское и Черноморское общества, которые строили и открывали свои линии на землях Кубани и Ставрополя.

– Именно этому периоду и посвящена ваша книга «Путешествие в историю Северо-Кавказской железной дороги. 1860-1920». Расскажите о



ФОТО ИРИНЫ МЕНЬШКОВОЙ

том, как она рождалась.

– Работе над этой книгой я посвятил без малого 10 лет. Большая часть времени ушла на поиски первоисточников. Именно первоисточников, а не вторичных материалов – монографий, журнальных или газетных статей более позднего времени. Мне удалось разыскать множество ранее неизвестных, часто неожиданных и всегда интересных, на мой взгляд, документов. Назову лишь некоторые из них.

Например, в Донской государственной публичной библиотеке обнаружили расчетные ведомости (сметы) Ростово-Владикавказской железной дороги, утвержденные в апреле-июне 1873 года. С их помощью легко установить точные названия и классность станций, перечень объектов, построенных на каждой из них, узнать, где были возведены паровозные депо и сколько было паровозных стойл, объемы земляных работ, количество закупленного подвижного состава, оборудования, инвентаря.

– Оказывается, в библиотеках можно найти уникальные материалы?

– Конечно. К сожалению, многие из этих документов много лет лежат там без движения, ожидая своего исследователя.

Особую роль в этой работе сыграла дорожная научно-техническая библиотека СКЖД. Начнем с того, что здесь хранятся напечатанные типографским способом отчеты о строительстве Беслан-Петровской и Петровск-Бакинской железнодорожных линий, Минераловодской и Железноводской ветвей.

Кроме того, с помощью сотрудников нашей библиотеки удалось получить доступ к уни-

кальному изданию из фонда Центральной библиотеки железнодорожного транспорта в Москве – «Альбом видов Ростово-Владикавказской железной дороги», напечатанный в 1870-е годы. Это настоящая библиографическая редкость – альбом большого формата с деревянными переплетными крышками, обтянутыми тканью, с листами из толстого картона, на которых наклеены фотографии крупного формата и отличного качества. Многие фотографии из альбома нашли свое место в моей книге.

– А работали ли вы с государственными архивами?

– Разумеется. К примеру, в Государственном архиве Ростовской области (ГАРО) я обнаружил «Опись работ и сооружений Грушевской железной дороги», составленную 12 «генваря» 1867 года, в которой на 11 листах с обеих сторон записано все, что было построено или установлено на станциях и перегонах: от паровозных зданий до фарфоровых изоляторов.

В Ростовском областном архиве хранится большое количество документов времен гражданской войны: деловые письма, телеграммы, приказы и т.п. Работать с этими документами было нелегко, так как они подшиты в папках бессистемно и непоследовательно. И все же мне удалось из этого нагромождения информации кое-что узнать о происходившем на железной дороге в трагические годы гражданской войны. Об этом я пишу в своей книге.

– Были и интересные открытия?

– Да, например, до последнего времени среди специалистов, изучающих историю железных дорог, считалась неизвестной

дата кончины Э.Б. Кригера-Войновского – последнего министра путей сообщения царского правительства. До службы в министерстве он почти семь лет работал управляющим Владикавказской железной дорогой. А в мае 1917 года, после того, как временное правительство отправило его в отставку с поста министра, был избран председателем акционерного общества Владикавказской дороги. В результате долгих поисков мне удалось установить, что Кригер-Войновский скончался 3 января 1933 года в Германии. А наша библиотека помогла получить копию некролога, напечатанного в журнале «Инженер» №1 за 1933 год, который издавался на русском языке в Белграде.

– Кто помогал вам в этой работе?

– Понятно, что одному человеку поднять такой пласт исторического материала было отнюдь не просто. В этом деле мне помогло множество неравнодушных, отзывчивых людей.

Прежде всего большую помощь оказывали работники нашей дорожной научно-технической библиотеки и ее бывший директор Валентина Бутко, которые привезли из Москвы немало литературы по моим спискам.

Многие документы и фотографии предоставили работники дорожного музея СКЖД, а также материалы, найденные его работниками в архивах и других музеях страны.

Хочется всем им выразить признательность. Безусловно, что для издания книги требовались деньги, и немалые. Финансирование издания взяла на себя известная страховая компания «Литер-Полис».

– Как идет работа над изданием, посвященным 145-летию магистрали?

– Прежде всего должен заметить, что мое участие в этом проекте весьма скромное. Руководством дороги было принято решение выпустить в юбилейном году иллюстрированный альбом, отображающий прошлое и настоящее нашей дороги за всю ее богатую событиями 145-летнюю историю. В мою задачу входит подобрать старинные фотографии, карты, документы к первому разделу альбома, посвященному дореволюционному периоду работы дороги, и подготовить краткий пояснительный текст – историческую справку. Другие, гораздо более обширные разделы издания, включая и последние годы рыночных реформ на транспорте, готовят другие специалисты. Думаю, что этот альбом вызовет интерес у всех любителей истории железнодорожного транспорта.