

УДК 947.1/9(470.62)

DOI: 10.17748/2075-9908-2016-8-4/2-50-54

**СИДЯКИНА Анна Геннадьевна**

Армавирский государственный педагогический университет, Муниципальный историко-краеведческий музей Усть-Лабинского района  
г. Армавир, Россия  
angensid@gmail.com

**Anna G. SIDYAKINA**

Armavir State Pedagogical University, Municipal History Museum of Ust-Labinsk District  
Armavir, Russia  
angensid@gmail.com

**ВНУТРИГОРОДСКИЕ РЕЛЬСОВЫЕ КОММУНИКАЦИИ В КУБАНСКОЙ ОБЛАСТИ В КОНЦЕ XIX – НАЧАЛЕ XX ВЕКА: ПРОЕКТЫ И РЕАЛИЗАЦИЯ****INTERCITY RAIL COMMUNICATION IN KUBAN REGION IN THE LATE XIX – BEGINNING OF XX CENTURY: DESIGN AND EXECUTION**

В статье рассматриваются проекты строительства внутригородских рельсовых коммуникаций Кубанской области в конце XIX – начале XX в. и оценивается степень их реализации. Обращение к данной теме позволяет проанализировать условия зарождения системы общественного транспорта в регионе, а также выявить его место и роль в формирующейся городской инфраструктуре Северо-Западного Кавказа. Анализируется степень эффективности трамвая в Екатеринодаре и пригородной линии до станции Пашковской. В статье также освещаются нереализованные проекты конно-железных дорог и трамвайного сообщения в городах и селениях Кубанской области в начале XX в. Отмечается заинтересованность жителей отдельных населенных пунктов в появлении общественного вида транспорта, который был призван решить проблему развития внутригородской мобильности населения.

Автор обращает внимание на изменения городской инфраструктуры и планировочной структуры столицы Кубанской области, вызванные прокладкой рельсовых коммуникаций для электрического трамвая с сопутствующим комплексом технических сооружений для его функционирования и обслуживания. Строительство и расширение трамвайных линий способствовали инженерно-техническому преобразованию городской среды.

Оговариваются условия договора муниципальных властей с бельгийским анонимным обществом «Компания тяги и электричества» о постройке в Екатеринодаре электрической железной дороги, сроки и условия ее эксплуатации. Описан процесс расширения сети трамвайного сообщения с указанием основных и дополнительных маршрутов в начале XX в. Оценивается степень доступности и удобства для екатеринодарцев и гостей города нового вида транспорта.

Указаны города и населенные пункты Кубанской области, которые в начале XX в. имели проекты и подавали концессионные договоры на строительство внутригородских и пригородных трамвайных путей сообщения, но в силу социально-экономических и политических условий данные проекты реализованы не были.

**Ключевые слова:** проект, эффективность, урбанизация, конно-железная дорога, электрический трамвай, моторно-электрический трамвай, общественный транспорт, городская инфраструктура, концессионный договор, электрическая железная дорога.

The article deals with construction projects of intercity rail communications in Kuban region in the late XIX – early XX century and assesses the extent of their implementation. Appeal to the subject allows you to analyze the conditions of the beginning of the public transport system in the region, and to identify its place and role in the emerging urban infrastructure of the North-West Caucasus. We analyze the degree of efficiency in Ekaterinodar tram and suburban lines to the village Pashkovskaya. The article also highlights the unrealized projects of equestrian railways and tram in the towns and villages of the Kuban region in the early twentieth century. It noted the interest of the residents of certain localities in the appearance of the public means of transport, which was intended to resolve the problem of intra-urban mobility and accelerate the improvement of urban infrastructure. The author draws the attention to the changes of urban infrastructure and planning structure of the capital of Kuban region caused by the laying of rail communications for electric tram with a companion set of technical installations for its operation and maintenance. The construction and expansion of the tram lines contributed to engineering transform city environment. The conditions of the Treaty of the municipal authorities and the Belgian anonymous society "traction Company and electricity of building in Ekaterinodar, electric railway, the terms and conditions of its operation. Describes how to extend the network of tramway messages indicating the major and minor routes in the early twentieth century. Evaluates the degree of accessibility and facilities for Ekaterinodar citizens and guests of the city a new mode of transport. Cities and towns are indicated in the Kuban region, which in the early twentieth century, projects and applied a concession contract for the construction of inner city and suburban tram routes, but because of socio-economic and political conditions, these projects have not been fulfilled.

**Keywords:** design, efficiency, urbanization, horse-drawn railway, electric tram, motor and electric tram, public transport, urban infrastructure, concession, electric railway

В Кубанской области о конно-железной дороге как новом виде внутригородского транспорта начали говорить в 1887 г. В ходе строительства железнодорожной ветви Владикавказской дороги инженеры Леондари и Квитмайер, наблюдая за движением легковых извозчиков и пешеходов, высказали идею создания в Екатеринодаре конно-железной дороги. Осуществлению проекта помешал тот факт, что мостовая имелась лишь на центральной улице Красной, и городские власти опасались, что проведение конки будет стеснять грузовое и экипажное движение [1, с. 167-168].

К плану проведения в Екатеринодаре конно-железной дороги вновь вернулись в 1893 г., когда в Городскую думу были почти одновременно представлены два проекта о сооружении

рельсового транспорта по ул. Красной. Однако Городская дума, как и прежде, отклонила данные инициативы [2, с. 9].

В конце XIX в. в административном центре Кубанской области зародился интерес к новому виду транспорта – электрическому трамваю. Усилия городской управы Екатеринодара в этом направлении привели к заключению договора с бельгийским анонимным обществом «Компания тяги и электричества» (1897 г.) о постройке в городе электрической железной дороги [3, с. 219].

Договор предоставлял компании возможность пользоваться проведенными ею трамвайными путями на протяжении 40 лет, после чего рельсовый транспорт переходил во владение города. Муниципальные власти могли выкупить трамвай раньше – через 25 лет с начала его эксплуатации. Ежегодно компания обязывалась вносить в городской бюджет взнос в размере 500 руб., а также отдавать 3% от своей прибыли в первые 15 лет и 4% – в последующие годы [4, л. 46].

В 1899 г. концессионный договор получил одобрение в правительственных кругах. В конце этого года приступили к работам, которые осуществлялись особым Управлением по постройке Екатеринодарской городской электрической железной дороги. Возглавлял строительство опытный инженер П.М. Татарчевский.

В декабре 1900 г. состоялось торжественное открытие трамвайного сообщения, которое осуществлялось на центральной улице города Красной (от Городского сада до ул. Новокузнецкой), а также от ул. Красной до железнодорожного вокзала по ул. Екатерининской (Мира). Две основные линии городского трамвая получили названия по основным улицам, где было уложено трамвайное полотно: Красная линия (двухпутная) и Екатерининская (однопутная). Всего к началу эксплуатации протяженность трамвайных линий в городе составила 4,77 версты [5, с. 11, 14.].

Еще до открытия в Екатеринодаре трамвайной линии начальник Кубанской области М.П. Бабыч подписал «Обязательное постановление для жителей гор. Екатеринодара о порядке движения и пользования городским электрическим трамваем». Согласно документу, скорость его движения не должна была превышать 15 верст в час. В местах скопления пешеходов и экипажей движение замедлялось. Звонком предупреждалось приближение вагона к пешеходам и экипажам, непрерывный звонок сопровождал проезд вагона через перекресток. Трамвай останавливался для приема пассажиров у специально отведенных павильонов. Кроме того, при необходимости в конце каждого квартала вагон останавливался для посадки или выпуска пассажиров. Периодичность движения была установлена следующая: каждые 5 мин. по Красной линии и 15 мин. по Екатерининской. Трамвайное движение осуществлялось в городе с 7 до 23 часов (в летний сезон) и с 9 до 21 ч. (в зимний период) [6, с. 29].

Проезд на трамвае по одной линии стоил 5 коп., по двум линиям – 6 коп., и по трем – 7 коп. Для учащихся утром и днем (во время проезда к месту учебы и обратно) существовала скидка на проезд, составлявшая 2 коп. от общей стоимости [7, л. 50 об.]. В 1904 г. льготы на проезд в трамвае расширились: в частности, учащиеся теперь в течение всего дня имели право ездить, оплачивая за проезд 3 коп., для всех пассажиров был введен утренний тариф (до 8:30 утра), когда проезд также стоил 3 коп. Эти нововведения в области тарифной политики способствовали увеличению масштабов пассажироперевозок [8, с. 32].

Об эффективности нового транспорта свидетельствует число перевезенных пассажиров. Так, в 1901 г. трамваем воспользовались 2 423 423 пассажира, а в 1909 г. уже в два раза больше – 4 627 911 [9, л. 131]. Как видно из данных статистики, трамвайное движение продолжало интенсивно развиваться вплоть до революции. Так, в 1910 г. рельсовым транспортом было перевезено 5 324 029 пассажиров, а в 1917 г. – уже 24 117 771 чел. [10, л. 77].

Сеть трамвайного сообщения г. Екатеринодара постоянно совершенствовалась. В марте 1909 г. для прокладки новых трамвайных линий городская управа заключила с бельгийской фирмой новый концессионный договор. В 1909–1911 гг. были продлены уже существующие линии: по ул. Красной (от ул. Новокузнецкой до бойни) и по ул. Екатерининской (Мира) (от ул. Красной до пристани). Были также пущены дополнительные маршруты: Дмитриевская (до Покровского базара); от Скотобойни до Черноморского вокзала и от Скотобойни до Чистяковской роши [11, с. 39].

Об эффективности нового вида городского транспорта можно было судить по стоимости земли. Последняя на окраинах города, где были проложены трамвайные линии, в частности Дмитриевская, достигала 25 руб. за кв. м., а вне района, обслуживаемого трамваем, цена на землю опускалась до 15 руб. [12, л. 6, 40].

К 1913 г. электрический трамвай стал важнейшим средством сообщения в Екатеринодаре. Линии трамвая (Красная, Екатерининская, Дмитриевская) пересекали северо-западную часть города в трех направлениях. Юго-восточная часть Екатеринодара была соединена с се-

веро-западным районом линией автомоторного трамвая. Общество моторно-электрической тяги в 1912 г. проложило трамвайный путь от перекрестка ул. Красной и Гоголевской до ст. Пашковской [13].

Идея проведения линии к крупной станции Пашковской (15 тыс. жителей), расположенной к востоку от Екатеринодара, возникла еще в 1906 г. Данный проект был предложен на рассмотрение Городской думы крупным предпринимателем А.Н. Роккелем. Однако дума отклонила его прошение. А через год сооружение данной линии было решено осуществить силами муниципалитета. Однако денег на постройку в 1907 г. не нашлось. Проект линии, соединяющей Екатеринодар и Пашковскую, был утвержден на совместном заседании городских и станичных властей в 1908 г. В апреле 1909 г. екатеринодарская дума выдает новое разрешение на постройку пригородной линии трамвая, а в мае документ утверждается министром внутренних дел. В результате было образовано «Первое русское товарищество моторно-электрического трамвая». Значительную часть акций товарищества раскупили жители станции Пашковской. 1 июля 1910 г. муниципальные власти Екатеринодара заключили договор с товариществом на устройство и эксплуатацию моторно-электрического трамвая между городом и ст. Пашковской. Согласно концессионному договору, товарищество обязалось построить линию трамвая к станции с ответвлением к вокзалу; в последующие 20 лет оно имело право эксплуатировать проложенную дорогу с ежегодным отчислением небольшого процента от чистой прибыли в бюджет города: 2% – в первые 5 лет; 3%, 4%, 5% – в последующие пятилетия. Город через 10 лет после начала концессии имел право выкупа трамвайной линии [14, с. 33-34, 49-50].

Современники весьма позитивно воспринимали факт соединения станции Пашковской с Екатеринодаром. «Громадная станция, через которую трамвай проходит, это – пригород, тяготеющий к Екатеринодару, – сообщалось в региональной прессе. – Она тонет в грязи, как тонут в ней все Кубанские станции, и она отрезана от Екатеринодара. Теперь она получает быстрое, удобное сообщение с городом, как для пассажиров, так – это самое главное – для грузов... Громадная станция приобщается к жизни города, вливается в него. Только полчаса отделяют теперь пашковцев от самого центра Екатеринодара. Пятнадцать копеек и пашковец – около Зимнего театра, на Красной улице» [15].

До проведения трамвайного пути к ст. Пашковской с городом ее соединяла грунтовая, незаасфальтированная дорога. Поэтому пользующиеся ею обыватели с вводом в эксплуатацию трамвая стали периодически пользоваться более удобной железнодорожной линией.

Первый год эксплуатации линии оказался убыточным, руководство товарищества убедилось в том, что пригородную линию необходимо переводить на электрическую тягу. В 1913 г. руководство акционерного общества получает в городской думе разрешение на электрификацию трамвайной линии Екатеринодар – Пашковская. Кроме того, были достигнуты договоренности с бельгийцами о подаче к трамвайной линии энергии с электростанции, обслуживавшей внутригородской трамвай. В 1914 г. на переоборудование Пашковской линии было получено разрешение от городской трамвайной комиссии. После электрификации линии прошло несколько лет, прежде чем в 1916 г. общество впервые получило прибыль и сумело заплатить дивиденды своим акционерам, а также произвести отчисления в городской бюджет, предусмотренные концессионным договором [16, с. 60, 76].

В 1910-е гг. возникает целый ряд проектов расширения трамвайных линий. Эти инициативы исходили и от старейшей трамвайной компании города, которой управляли бельгийцы, и от пашковцев, и от частных лиц; о независимом муниципальном трамвайном объединении подумывали городские власти. Однако до начала Первой мировой войны было суждено появиться лишь одной новой линии. В 1913 г. в связи с созданием станции и путей Черноморско-Кубанской железной дороги, пересекавших трамвайную линию, уже существующая линия от Скотобойни до Рощи получила новое направление, а старый маршрут электрического трамвая к Роще сохранился вплоть до вокзала вышеуказанной железной дороги [17, с. 63-64]. В годы Первой мировой войны появился еще ряд линий. В итоге проведенные в течение 1910-х гг. новые пути позволили охватить трамвайными маршрутами практически всю территорию г. Екатеринодара.

В начале XX в. свои проекты строительства трамвая появляются практически во всех важнейших центрах Кубани.

В 1911 г. проведение линий электрического освещения и одновременно маршрутов трамвая в г. Ейске предлагал инженер-электрик А.М. Хитаров, владевший в Екатеринодаре «Электрическим и Телефонно-строительным бюро» [18, л. 168].

В 1906 г. вопрос о создании трамвайного сообщения начинает обсуждать армавирское сельское общество. В 1911 г. в Армавире создается Товарищество армавирских трамваев, куда вошли 50 коренных жителей селения, с целью заключения концессионного договора на строительство трамвая. Однако данная инициатива вызвала протест со стороны иногороднего насе-

ления и Биржевого комитета Армавира, которые полагали, что стремление поскорее заключить с сельским обществом концессионный договор проистекает из корыстных интересов коренных жителей, желающих в преддверии преобразования селения в город, вопреки общественным интересам, закрепить за собой доходное коммерческое предприятие. Косвенным подтверждением данного подозрения являлась спешка, с которой новоиспеченное товарищество подавало концессионный договор на утверждение в Кубанское областное правление. Последнее из-за неточностей в оформлении вынуждено было несколько раз вернуть договор на доработку. В 1914 г., когда село Армавир было преобразовано в город, ходатайство «Товарищества Армавирских трамваев» было отклонено, а решение вопроса о создании рельсового транспорта предоставлялось «будущей Армавирской городской думе» [19, л. 4 об.5, 65]. Однако первые муниципальные власти Армавира были избраны только в 1915 г., когда уже шла Первая мировая война, и реализация проекта строительства трамвая была отложена до лучших времен.

В январе 1916 г. товарищество моторно-электрического трамвая «Екатеринодар – Пашковская» обратилось к городской управе Екатеринодара с заявлением о намерении продлить трамвайную линию от станции Пашковской до Старокорсунской, жители которой горячо поддерживали этот проект [20, л. 127].

В 1913 г. вместо планирующейся железнодорожной линии Армавир – Теберда представители ст. Подгорной предложили провести трамвайную линию Армавир – Отрадная [21].

В 1912 г. рассматривался вопрос о строительстве трамвая между Анапой и ст. Тоннельной [22]. Устройство электрических железных дорог планировалось между станицей Кавказской и хутором Романовским и даже Майкопом и располагавшимся на черноморском побережье Дагомысом [23, л. 1, 13].

В 1910-е гг. лабинские предприниматели планировали построить трамвайную линию между своей станицей и Армавиром. В 1911 г. в связи с планом оборудования в Майкопе электрической станции обсуждался вопрос о сооружении электрического трамвая Майкоп – Сочи [24].

В силу социально-экономических и политических условий данные проекты реализованы не были. Но само их появление свидетельствует о том, что трамвайное сообщение рассматривалось на Кубани в начале XX в. как перспективный, надежный и удобный вид городского и пригородного сообщения.

Проекты по созданию в Кубанской области конно-железных дорог и трамвайных линий явились началом процесса формирования городской системы общественного транспорта, впоследствии заменившего внутригородские гужевые перевозки.

В отличие от конно-железных дорог, практически не затрагивающий планировочную структуру города, электрический трамвай с сопутствующим ему комплексом технических сооружений (павильоны для ожидания, парк, депо и ремонтная мастерская, сеть электрических проводов, электростанция) способствовал инженерно-техническому преобразованию городской среды.

## БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЕ ССЫЛКИ

1. Екатеринодар – Краснодар: Два века города в датах, событиях, воспоминаниях... Материалы к Летописи. – Краснодар: Краснодар. книжн. изд-во, 1993. – С. 167-168.
2. Бодня О.Ю. Трамвай, троллейбус и Краснодар: история развития электротранспорта в столице Кубани (XX – начало XXI в.). – Краснодар: Традиция, 2012. – С. 9.
3. Хрестоматия по истории Кубани. Документы и материалы. Ч.1. – Краснодар: Краснодар. книжн. изд-во, 1975. – С. 219.
4. Государственный архив Краснодарского края (ГАКК). Ф.318. Оп.6. Д.599. Л.46.
5. Там же. – С. 11, 14.
6. Никишова М.Г. Вспомним, как все начиналось. 1793–1917 / Служу Отечеству – служу Кубани. Посвящается 70-летию образования государственной автомобильной инспекции. – Краснодар: Рекламный дом «Кубань», 2006. – С. 29.
7. ГАКК. Ф. Р-1547. Оп.1. Д.21. Л.50 об.
8. Там же. – С. 32.
9. ГАКК. Ф. Р-1547. Оп.1. Д.53. Л.131.
10. ГАКК. Ф. Р-1547. Оп.1. Д.101. Л.76.
11. Там же. – С. 39.
12. ГАКК. Ф. Р-1547. Оп.1. Д.53. Л.6, 40.
13. Кубанский край. – Екатеринодар, – 1912. – № 66 (21 марта).
14. Там же. – С. 33-34, 49-50.
15. Кубанский край. – Екатеринодар, – 1912. – № 67 (22 марта).
16. Там же. – С. 60, 76.
17. Там же. – С. 63-64.
18. ГАКК. Ф. 637. Оп.1. Д.13. Л.168.
19. ГАКК. Ф. 318. Оп.6. Д.599. Л.4 об.-5, 65.

20. ГАКК. Ф. Р-1547. Оп.1. Д.53. Л.127.
21. Кубанский край. – Екатеринодар. – 1913. – № 12 (15 января).
22. Кубанский край. – Екатеринодар. – 1912. – № 27 (2 февраля).
23. ГАКК. Ф. 318. Оп.6. Д.629. Л.1, 13.
24. Кубанский край. – Екатеринодар, – 1911. – № 233 (20 сентября); – № 280 (17 декабря).

## REFERENCES

1. Yekaterinodar – Krasnodar: Two centuries of the city in dates, events, memories ... [Ekaterinodar – Krasnodar: Dva veka goroda v datah, sobityih, vospominaniy...]. Materials for the Chronicle. Krasnodar: Bk. Publishing House, 1993. Pp. 167-168. (in Russian).
2. Bodnya O.J. Tram, trolleybus and Krasnodar: history of the development of electric transport in the capital of the Kuban (XX – beginning of XXI century.). [Tramvai, trolleybus i Krasnodar: istoriy razvitiy elektrotransporta v stolice Kubani (XX – nachalo XXI v.)]. Krasnodar: Tradition 2012. P. 9. (in Russian).
3. Readings on the history of Kuban. Documents and materials. [Hrestomatiy po istorii Kubani. Dokumenti i materialy]. Part 1. Krasnodar: Krasnodar book publishing house, 1975. P. 129. (in Russian).
4. State Archives of the Krasnodar Territory. F. 318. I. 6. D. 599. Sh. 46. (in Russian).
5. Ibid. Pp. 11, 14.
6. Nikishova M.G. Let us recall how it all began. 1793-1917. [Vspomnim, kak vse nahinalos. 1793–1917]. Serving Homeland - serve Kuban. Dedicated to the 70th anniversary of the State Automobile Inspectorate. Krasnodar: Advertising House "Kuban", 2006. P. 29. (in Russian).
7. State Archives of the Krasnodar Territory. F. R-1547. I. 1. D. 21. Sh. 50. (in Russian).
8. Ibid. P. 32.
9. State Archives of the Krasnodar Territory. F. R-1547. I. 1. D. 53. Sh. 131. (in Russian).
10. State Archives of the Krasnodar Territory. F. R-1547. I. 1. D. 101. Sh. 76. (in Russian).
11. Ibid. P. 39.
12. State Archives of the Krasnodar Territory. F. R- 1547. I. 1. D. 53. Sh. 6, 40. (in Russian).
13. Kuban region. [Kubanskii kraj]. Ekaterinodar, 1912. № 66 (March 21). (in Russian).
14. Ibid. Pp. 33-34, 49-50.
15. Kuban region. [Kubanskii kraj]. Ekaterinodar, 1912. № 67 (22 March). (in Russian).
16. Ibid. Pp. 60, 76.
17. Ibid. Pp. 63-64.
18. State Archives of the Krasnodar Territory. F. 637. I. 1. D. 13. Sh. 168. (in Russian).
19. State Archives of the Krasnodar Territory. F. 318. I. 6. D. 599. Sh. 4-5, 65. (in Russian).
20. State Archives of the Krasnodar Territory. F. R-1547. I. 1. D. 53. Sh. 127. (in Russian).
21. Kuban region. [Kubanskii kraj]. Ekaterinodar, 1913. № 12 (15 January) . (in Russian).
22. Kuban region. [Kubanskii kraj]. Ekaterinodar, 1912. № 27 (2 February) . (in Russian).
23. State Archives of the Krasnodar Territory. F. 318. Op . 6. A 629 . (in Russian).
24. Kuban region. [Kubanskii kraj]. Ekaterinodar , 1911. № 233 (September 20); №280 (17 December) . (in Russian).

## Информация об авторе

Сидякина Анна Геннадьевна, аспирант, Армавирский государственный педагогический университет, научный сотрудник, Муниципальный историко-краеведческий музей Усть-Лабинского района, г. Армавир, Россия  
angensid@gmail.com

Получена: 19.08.2016

Для цитирования статьи: Сидякина А.Г., Внутригородские рельсовые коммуникации в Кубанской области в конце XIX начале XX века: проекты и реализация. Историческая и социально-образовательная мысль. 2016. Том. 8. № 4. Часть 2. с. 50-54.  
doi: 10.17748/2075-9908-2016-8-4/2-50-54.

## Information about the author

Anna G. Sidiyakina, Postgraduate Student, Armavir State Pedagogical University, Researcher, Municipal History Museum of Ust-Labinsk District, Armavir, Russia  
angensid@gmail.com

Received: 19.08.2016

For article citation: Sidiyakina A.G., Vnutrirodskie rel'sovye kommunikacii v Kubanskoj oblasti v konce XIX nachale XX veka: proekty i realizacija. [Intercity rail communication in Kuban region in the late XIX – beginning of XX century: design and execution]. Istoricheskaya i sotsial'no-obrazovatel'naya mys'l' = Historical and Social Educational Ideas. 2016. Vol . 8. no. 4. Part. 2. Pp. 50-54.  
doi: 10.17748/2075-9908-2016-8-4/2-50-54. (in Russian)